

經營學碩士 學位論文

船舶保險約款上 協會航行制限擔保約款에
관한 研究

A Study on the Institute Warranties in the Institute Time
Clauses-Hulls 1/10/83

指導教授 朴 相 甲



2008年 1月

韓國海洋大學校 海事産業大學院

港灣物流學科

金 鍾 樂

〈목 차〉

Abstract

제1장 서론	1
제1절 연구의 목적	1
제2절 연구의 방법 및 범위	3
제2장 담보의 이론적 고찰	4
제1절 담보의 의의	4
I. 일반계약법상 담보의 의의	4
II. 일반보험계약법상 담보의 의의	5
III. 영국해상보험법상 담보의 의의	7
IV. 해상보험 실무상 담보의 적용	10
제2절 담보의 특성	13
I. 엄격 이행의 원칙	13
II. 중요성 불문의 원칙	15
III. 교정 불가의 원칙	16
IV. 항변 불가의 원칙	18
V. 인과관계 불필요의 원칙	19
제3절 담보의 위반과 허용	19
I. 담보 위반의 법적 효과	20
II. 담보 위반의 허용	23
III. 담보 위반에 대한 권리의 포기	24
제4절 담보의 종류	25
I. 명시담보(Express Warranty)	27
II. 묵시담보	28

제3장 ITC-HULLS, 1983의 협회항행제한담보약관	30
제1절 협회항행제한담보약관의 의의	30
제2절 협회항행제한담보약관의 내용	32
제3절 협회항행제한담보약관 해역의 도식화	34
제4장 ITC-HULLS, 1983상 협회항행제한담보약관의 문제점과 개선 방안	44
제1절 선박보험 약관상 협회항행제한담보약관의 제정 배경	44
I. 협회선박기간보험약관의 제정 과정	44
II. 협회항행제한담보약관의 도입	48
제2절 협회항행제한담보약관의 문제점	49
I. 협회항행제한담보약관의 문제점	49
II. ITC-HULLS의 협회항행제한담보약관과 일본의 준용담보약관과의 비교	53
제3절 협회항행제한담보약관의 개선 방안	65
I. 항행구역 및 항행기간에 대한 개선 방안	66
II. 추가 보험료 산정에 대한 개선 방안	66
III. 협회항행제한담보약관 해역의 선박 사고 통계치 수집	68
제5장 결론	71
I. 연구 결과의 요약과 시사점	71
II. 연구의 한계와 향후 연구 방향	72
[참 고 문 헌]	73

〈표 목 차〉

〈표 4-1〉	항행제한구역 : 베링 해, 오호츠크 해, 알류산 도 수역(1)	54
〈표 4-2〉	항행제한구역 : 베링 해, 오호츠크 해, 알류산 도 수역(2)	55
〈표 4-3〉	항행제한구역 : 베링 해, 오호츠크 해, 알류산 도 수역(3)	55
〈표 4-4〉	항행제한구역 : 사할린, 시베리아, 오호츠크 해 수역	56
〈표 4-5〉	항행제한구역 : 세인트로렌스 만, 세인트로렌스 강 / 수로, 오대호 수역	59
〈표 4-6〉	항행제한구역 : 그린란드(Greenland) 수역	60
〈표 4-7〉	항행제한구역 : 처칠(Churchill)	60
〈표 4-8〉	항행제한구역 : 라브라도(Labrador)	60
〈표 4-9〉	항행제한구역 : 알래스카 수역	63
〈표 4-10〉	항행제한구역 : 발틱 해(Baltic Sea)	64
〈표 4-11〉	항행제한구역 : 백해(White Sea)	65
〈표 4-12〉	항행제한구역 : 남극(남위 50° 남쪽, 남위 55° 북쪽 수역)	65
〈표 4-13〉	항행제한구역 : 남극(남위 50° 남쪽 수역)	65
〈표 4-14〉	세계 선박의 증가 추세	69
〈표 4-15〉	세계 선단 규모와 선체 보험료	70
〈표 4-16〉	선체보험의 이채울 추이	71

〈그 립 목 차〉

〈그림 3-1〉 북아메리카 대서양 연안, 5대호, 세인트로렌스 수로, 그린란드 수역	35
〈그림 3-2〉 북아메리카 태평양 해안	36
〈그림 3-3〉 말틱 해	37
〈그림 3-4〉 베링 해	38
〈그림 3-5〉 남아메리카 남단, Falkland / Kerguelen 또는 남빙양 수역	39



Abstract

A Study on the Institute Warranties in the Institute Time Clauses-Hulls 1/10/83

Kim, Jong Rag

Department of Port Logistics
The Graduate School of
Korea Maritime University



The history of marine insurance has been more than seven hundred years and the forms and contents of marine insurance have developed and formalized to keep up with development on international trade and maritime transport services.

As to the contract form on the Hull and Machinery Insurance between the insurers and the insured, mainly carriers, ship owners, the Institute Time Clauses-Hulls 1/10/83 has been using widely with attachment and/or endorsement of the Institute Warranties 1/7/76 stipulating vessel's trading limit.

Taking into consideration of several changes and renewals on the contents of the Institute Time Clauses-Hulls for clarifying the clauses themselves with development on technology of vessel's construction and navigational equipments up to the present, the clauses on the Institute

Warranties 1/7/76 should have been changed and/or renewed. Moreover, the insured still has been burdening additional premium in vessel's navigating and / or calling to the areas stipulated in the Institute Warranties 1/7/76 regardless of any changes of marine business environments.

Therefore, the trading limit area and additional premium related to the Institute Warranties 1/7/76 established more than 30 years ago has a room to be readjusted considering great development on vessel's safety, considerable navigation technology and equipments.

Thus, this study aims to examine the Institute Warranties 1/7/76 through not only corresponding Institute Warranties using in Japanese Fire and Marine Insurance companies but also consideration of current circumstances on meteorology and changes in climatic conditions, vessel design, navigation and communication requirements and capabilities.

When it comes to comparison on the Institute Warranties 1/7/76 and corresponding Institute Warranties in Japan and fundamental changes on risk assessment complying with rapid development on safety of vessel at present, it shows that the trading limit area and additional premium on the Institute Warranties 1/7/76 should be reasonably readjusted.

제1장 서론

제1절 연구의 목적

해상보험은 모험대차(Bottomry)¹⁾의 형태로 오랜 기간 생성, 발전되어 오다가 14세기 중엽에 이탈리아의 상업 도시를 중심으로 보험대차(Respondentia)²⁾로 발전하게 되었다. 그 후 16세기에 이탈리아에서 오늘날의 해상보험과 유사한 형식으로 해상보험 증권이 사용되고 발전되었으며, 17세기부터 영국이 해상 활동의 중심 국가로 등장하면서 해상보험 또한 영국의 로이드를 중심으로 획기적인 발전을 이루게 되었다.

로이드는 1779년 로이드SG보험증권(Lloyd's SG Policy)³⁾를 채택하여 1983년까지 약 200년간 사용했으며, 1871년 의회에서 로이드 법(Lloyd's Act)이 제정됨으로서 로이드는 법인화(Corporation of Lloyd's) 되었고, 이후 후속적인 의회법이 제정됨으로서 사실상 모든 보험의 분야로 그 활동 범위를 확장하여 명실상부하게 세계 해상보험의 메카로 자리 매김 하게 되었다.

로이드SG보험증권은 이후 산업혁명에 따른 국제 무역과 국제 해상운송의 급속한 발전으로 문제점이 노출되어 약관 문언의 통일과 표준화에 대한 필요성이 제기되었다. 국제무역과 해상운송이 분화, 발전함에 따라 선박과 적화에 공통으로 사용 되어 온 로이드SG보험증권도 선박보험과 적하보험을 구분하여 최초로

1) 선주 또는 하주는 선박 또는 적하를 담보로 하여 금융업자로부터 금전을 차입하여 항해가 무사히 종료되면 원금과 이자를 상환하고, 만일 해난으로 항해를 종료하지 못하면 원금과 이자를 상환할 의무를 면제 받는다.

즉 모험대차는 금융과 위험부담의 두 가지 기능을 동시에 가지고 있다.

2) 선박의 항해 계속에 필요한 비용을 마련하기 위하여 선박, 운송비 및 적하를 저당물로 잡히고 그 저당물이 목적지 도착을 조건으로 갚는 소비임차이다.

3) 로이드 보험자가 선박 및 적하에 공통으로 사용해 왔던 해상보험증권으로 보통 보험약관의 성격도 겸비하고 있다. S. G의 S는 Ship, G는 Goods를 가리킨다. 많은 나라들이 이 양식을 본받아 쓰고 있는데, 18세기 말경에 양식이 대부분 통일되어 그 후 2백년에 걸쳐서 거의 개정되지 않고 사용되어 왔으나, 적하보험에 있어서는 1982년 협회적하약관이, 그리고 선박보험에 있어서는 1983년 협회기간약관이 각각 크게 개정됨에 따라 이 양식을 대신하는 새로운 증권 양식이 제정되었다.

선박보험약관(ITC-HULLS, 1888)을 특약으로 로이드SG보험증권에 첨부하여 사용하게 되었으며, 협회항행제한담보약관(Institute Warranties 1/7/76 : 이하 I.W 약관이라 한다)도 이러한 맥락에서 채택되게 되었다.

I.W 약관은 협회선박기간보험약관(Institute Time Clauses-Hulls : 이하 ITC-HULLS라 한다)과 함께 사용 발전해 왔으며, 특히 ITC-HULLS, 1983 제3조 담보위반약관(breach of warranty)과 영국해상보험법(Marine Insurance Act, 1906 : 이하 MIA 라 한다) 제33조에서 제41조까지의 담보(warranty)와 관련된 명시담보 약관의 특약이다. 현실적으로 담보(warranty)에 관한 연구는 많이 이행되었지만 I.W 약관에 관한 연구는 극히 희소한 편이다.

I.W 약관에 규정된 해역은 피보험자인 운송인의 입장에서 보면 선박 운항상 이 해역을 불가피하게 항해를 해야 하는 경우, 항해 당 선박 보험 부보 대비 약10-15% 정도의 추가 보험료를 부담하고 담보를 유지해야 하므로 그 경제적 부담이 적지 않은 바, 현재 적용되고 있는 I.W 약관의 내용과 항행 제한구역 그리고 계속 담보를 위한 추가 보험료에 대한 심도 있는 분석이 필요하다.

현재 사용되고 있는 I.W 약관에 명시된 해역으로 항행하게 될 경우 추가 보험료와 제반 문제점과 관련하여, ITC-HULLS는 수차례 개정되었으나, I.W 약관은 상당 기간 동안 거의 변화 없이 사용되어 왔다. 오늘날 과학기술의 발달에 의한 선박 건조 기술의 획기적인 발전, 첨단 항해 장비의 개발과 항해술의 발전 그리고 컨테이너화에 의한 화물 운송의 합리화와 안전성의 혁신 등을 고려한다면 적어도 I.W 약관 위반에 따른 추가 보험료와 그 내용이 재검토 되는 것이 합리적인 방향 일 것이다.

따라서 이 논문에서는 ITC-HULLS 약관상 I.W 약관을 중심으로 일본 손해 보험회사에서 사용하는 I.W 약관에 준용되는 약관을 비교 분석하고, 또한 I.W 약관에 명시된 해역을 도식화 하여 그 위험도를 분석함으로써, I.W 약관의 위반에 따른 추가 보험료와 항행제한구역 등에 관한 합리적인 방향을 검토하여 새로운 개선 방안을 제시하고자 한다.

제2절 연구의 방법 및 범위

이 연구는 관련 문헌, 자료, 보고서, 선행 연구 등을 중심으로 문헌적 연구에 치중했으며 국내 해운 선사의 해상보험 담당자 및 영국 해상보험 중개인의 국내 주재 직원과 상담 등을 통해 의견을 청취했다. 특히 일본 손해보험회사에서 사용하고 있는 I.W 약관에 준용하는 약관을 ITC-HULLS의 I.W 약관과 비교 분석하였으며, 또한 I.W 약관에 명시된 해역을 도식화하여 그 위험도를 분석해 합리적인 개선 방향을 제시 했다.

선박보험의 담보(warranty)에 관해서는 지금까지 많은 연구 자료와 논문이 있다.

그러나 I.W. 약관에 대한 연구는 부족한 것이 현실로 본 연구에서는 I.W. 약관과 관련하여 적용되고 있는 추가 보험료의 타당성 여부에 연구의 범위를 제한하여, 제1장 서론에서는 연구의 목적, 연구의 방법 및 범위에 대해 기술하였다. 제2장에서는 선박보험의 담보(warranty)를 중심으로 기술하였다. 제3장에서는 I.W 약관에서 명시하고 있는 해역을 지도를 통해 형상화시켜 살펴보았으며, 제4장에서는 I.W 약관의 문제점과 개선 방안을 일본 손해보험회사에서 사용하고 있는 I.W 약관에 준용하는 약관을 비교 도표화 시켜 분석하였다. 마지막으로 제5장에서는 이제까지의 연구 결과를 요약하고 결론을 내림과 동시에 본 연구의 한계와 향후 연구 방향을 제시하였다.

제2장 담보의 이론적 고찰

제1절 담보의 의의

담보(warranty)는 영미법에만 존재하는 영미 보험법의 특유한 제도로써, 해상보험에서 시작되었으며 현재는 모든 보험 분야에 채택되어 사용되고 있는 보험계약에서 중요한 법 이론으로 이를 일반계약법상, 일반보험계약법상, 해상보험계약법상으로 구분하여 그 의의를 살펴보고자 한다.

I. 일반계약법상 담보의 의의

보험계약법에 있어 담보는 일반계약법상의 담보와는 다른 개념이다. 일반계약법에 있어 주 계약에 부수되는 요소는 크게 약속(undertaking)과 조건(condition)으로 구분되며, 약속은 채권, 채무의 발생, 범위, 소멸에 대한 양 당사자의 합의를 표시한 것이며, 조건은 계약의 기초에 대한 구체적인 표시이다.

약속은 협의의 약속(promise)과 담보(warranty)로 구분되며, 약속은 당사자의 일방이 어떠한 행위를 상대방에 대하여 하거나 하지 않겠다는 의무에 대한 의사표시로 상대방의 승낙에 의해 구속력을 가지며, 담보는 특정의 사실이 과거, 현재, 미래에 존속하고 발생 할 것을 보증하는 의사표시로 그 위반이 있을 경우 상대방에게 주 계약상 이행 책임을 부담하게 하면서 손해배상 청구권만을 행사할 수 있게 하는 것이다.

이에 반해 조건은 약속의 하나인 담보에 비해 엄격한 손해배상청구권과 이행 책임을 거절 할 수 있는 권리 외에도 미래에 대한 의무 부담을 거절 할 수 있는 권리까지도 당사자의 일방이 가지게 된다.

즉 담보는 위반 시에는 손해배상 청구만 가능하나, 조건은 위반 시에 그 조건에 부여되는 의무를 면제받거나 계약 자체를 취소하는 것이 가능하다.

따라서 일반계약법상의 담보는 계약 당사자의 일방이 상대방에게 대해 행하는 약속으로 계약의 근본 조항은 아니나 중요한 조항에 해당하는 것으로 담보

의 위반 시에는 선의의 피해자가 계약 상대방에게 손해배상 청구를 할 수 있는 것으로 정의 할 수 있다.

II. 일반보험계약법상 담보의 의의

보험계약법상에서 담보는 피보험자가 특정의 사실이 진정 이라는 것 또는 어느 사항을 이행할 것을 약속하는 것으로서 피보험자가 보험 계약상의 명시 조항 또는 법 규정에 의거 하여 어떠한 사실에 관한 기재의 정확성이나 그 정확성을 유지하려고 하는 것 또는 보험 계약상 약정된 의무의 이행에 대한 약속을 보증하는 보험 계약상의 조항이라 할 수 있다.⁴⁾

영미법상으로 “매매법”(The Law of Sales)에서 담보가 처음 등장하였지만 17세기 초 해상보험 증권에서 처음으로 담보의 법리를 도입한 뒤 담보는 보험 계약법상의 독특한 분야로 발전되었으며, 담보 제도가 보험 계약법에 도입되는 과정에는 연혁 적으로 고지의무와 밀접한 관련을 가지고 있다.

고지는 위험 측정의 기초가 되는 중요한 사실 또는 사정에 관해 보험계약 체결에 즈음하여 고지 의무에 의해서 보험자에게 행하는 구두 또는 서면에 의한 진술을 의미하며, 이는 보험 증권 상에 기재되지 않으므로 계약의 일부를 구성하지 않고 있다. 따라서 고지 내용은 엄격하고 문자대로 충족될 필요는 없고 실질적으로 충족되기만 하면 충분하다. 또한 고지가 부실하면 그 부실하게 고지된 사실이 중요하지 않는 한 보험계약의 효력에는 영향을 끼치지 아니하나, 단 중요성 여부를 불문하고 고지에 있어 사기가 있는 경우와 보험 계약상 중요한 것으로 명시된 경우에는 보험계약의 효력에 영향을 끼친다.

보험계약은 최고 선의의 계약으로서 보험계약자 또는 피보험자는 고지 의무를 충실히 이행하여 제반의 중요 사실을 보험자에게 고지해야 하지만, 여러 가지 원인에 의해 정확하게 고지하지 않거나 아예 고지하지 않을 수도 있다. 이때 보험자 측에서는 불고지 또는 부실 고지의 사실이 있었음을 입증하기에는 현실적으로 어려움이 있다. 따라서 보험자는 피보험자 측이 엄격하게 이행하거나 충족시켜야 할 사항을 보험 증권 상에 명시함으로써 안전장치를 마련 할 필

4) 이창길, “해상보험에 있어서 담보(warranty)의 이론적 체계와 실무적용에 관한 연구,” 인천대학교 박사학위논문, 2001, p328.

요가 있는데 이가 영미 보험법 상의 담보이다.

담보는 중요성 불문의 원칙에 따라 그 종류나 중요성을 불문하고 엄격하게 문자 그대로 충족되어야 하며 실질적으로 충족되는 것만으로는 불충분하다. 담보가 충족되지 않는 경우는 담보 위반이 성립되어 보험자는 담보 위반의 시점부터 면책되나 담보 위반 이전에 발생한 보험자의 책임에는 하등의 영향을 미치지 않는다. 그리고 담보 위반은 그 발생의 이유 여하를 불문하고 결과적으로 담보의 정확한 충족이 결여되기만 하면 성립된다.

따라서 담보 위반과 손해와의 사이에 하등의 인과관계가 없어도 보험자는 면책이 되며, 담보 위반 시에는 보험자에게 위반 시점 이후의 책임으로부터 면책을 부여하기 때문에 담보 위반 이전에 발생한 보험자의 책임에는 영향을 미치지 않는다.

결론적으로 고지와 비교할 시, 담보는 보험자의 위험 측정을 용이하게 하는 하나의 안전장치⁵⁾로서 피보험자에게 특정 사항의 존부 또는 피보험자가 이행하거나 충족시켜야 할 사항을 보험 증권 상에 명시하는 것으로 항상 서면에 의해서 이루어지며 보험 증권 상에 기재 되어 지던지 인용에 의해서 보험 증권에 포함되어야 하므로 계약의 일부를 구성하며(고지 내용이 보험 증권 상에 기재되는 경우 일반적으로 담보에 해당) 담보 내용은 문자대로 엄격하게 충족되어야 하고 중요성 불문의 원칙에 따라 담보된 사실은 엄격하게 충족되어야 한다. 또한 위반 시에는 보험자는 면책이 되며, MIA에서는 담보 위반 시부터 보험계약은 무효가 됨을 명시하여 보험 계약의 해지권을 인정하고 있다.

또한 일반계약법상의 담보와 보험계약법상의 담보는 전혀 다른 성격이라는 것을 확실하게 구분하기 위해, 보험 계약상 담보 위반의 경우에 처리된 “Dawsons v. Bonnin” 사건의 판례를 종합하여 정리된 법적 효과를 살펴보면 다음과 같다.

5) 만약 보험기간 중에 보험목적의 일부에 변동이 발생 하였을 경우 그 변동을 그대로 인정한다면 변동이 발생한 보험목적과 본래의 보험목적이 동질화 되는 모순이 생긴다. 즉 설정된 담보에 대해 위반이 발생한 후 특정한 원인으로 손해가 발생하면 손해가 발생한 보험목적은 계약 체결 당시의 보험목적과는 다른 것으로 본래의 계약은 존재하지 않게 되고 본래의 보험계약의 목적을 이행 할 수 없게 되므로 보험계약에서 담보는 매우 중요한 것으로 보험자의 안전판 구실을 하는 것이라 할 수 있다.

첫째, 담보 위반 시 보험자는 보험 증권에 명시된 규정이 있는 경우를 제외하고, 자동적으로 담보 위반 일로 부터 소급하여 계약 상 모든 책임을 면한다.

둘째, 담보 위반은 보험자를 면책시키는 효력만 가지며 소급하여 보험계약 자체를 무효화 하거나 종료 시키는 효력은 없다.

셋째, 담보 위반 시 손해 발생 전에 그 위반이 회복되어도 담보 위반의 효과에 영향을 미치지 아니한다.

넷째, 담보 위반 시 담보 위반일 이전의 보험금 지급에 영향을 끼치지 아니한다.

결론적으로 피보험자가 계약상의 명문 조항 또는 법의 규정에 의해 어떤 사실에 관한 기재의 정확성, 그 정확성의 유지, 혹은 보험 계약상 특정된 의무 이행의 약속 등을 보증하는 보험 계약상의 조항을 담보(warranty)라고 할 수 있다⁶⁾

III. 영국해상보험법상 담보의 의의

해상보험계약과 일반상사계약에서 담보의 차이점은 그 위반 시 계약 당사자에게 발생하는 권리에서 알 수 있다. 해상보험 계약에서는 담보 위반이 발생하면 보험자는 위반 시점부터 계약의 책임을 면할 수 있으나 일반 상사 계약에서는 계약 당사자의 일방이 담보 위반을 하게 되면 상대방은 계약 책임의 이행에 대해 면제를 주장 할 수 없고, 단지 자신이 입은 손해에 대해 손해배상만을 청구 할 수 있다.

앞서 살펴본 일반보험계약법상 담보의 의의에서 살펴 본 바와 같이 담보란 최대 선의의 원칙이 계약상 구현 된 의무로써 이러한 담보의 법리는 약 200년 전 해상보험 계약에서 유래되어 오늘날 모든 보험 분야에 채용되고 있는 중요한 법 이론으로 이는 영국해상보험법상 9개의 조문에 규정되어 있으며, 아울러 약 200년에 걸친 판례의 축적을 통해 담보의 제반 법리도 잘 확립이 되어 있다.

MIA 제33조에서 제41조까지 담보(warranty)에 관한 규정을 두고 있으며, MIA 제33조 제1항과 제33조 제3항을 중심으로 MIA상 담보의 의의를 살펴보고

6) 구종순, “해상보험의 담보(Warranty)에 관한 연구,” 「해운물류연구」, 제42호, 2004, p127.

자 한다.

MIA 제33조 제1항에서 담보는 확약담보⁷⁾(promissory warranty), 즉 특정한 일이 행해져야 하거나 행해져서는 안 된다는 것 또는 어떤 조건이 충족되어야 한다는 것을 약속 하거나 피보험자가 특정한 사실의 상태를 긍정하거나 부정하는 내용의 담보를 의미한다고 정의⁸⁾하고 있으며, 즉 MIA상의 담보는 확약담보로 범위를 한정시켜 개념화 하되, 장래 행위의 보증을 내용으로 하든가 또는 현재 사실의 존재에 관한 보증을 내용으로 하는가에 따라 장래담보와 현재담보로 나누어 정리할 수 있다.

MIA 제33조 제1항의 의한 담보의 내용을 구체적으로 정리하면 다음과 같다.

첫째, 담보는 피보험자가 특정한 행위를 할 것인가, 하지 않을 것인가를 약속하는 사항으로, 예를 들면 특정 지역 이내에서만 항해를 수행하는 조건으로, 10일 이내에 출항 할 것을 조건으로 선채보험 계약을 체결할 경우, 이러한 조건은 피보험자가 반드시 이행하여야 할 약속이다.

둘째, 피보험자가 특정 조건을 충족시킬 것을 약속하는 사항도 담보로, 보험계약 체결 시 부보 선박의 감항성(seaworthiness)유지가 이에 해당된다.

셋째, 피보험자가 특정한 사실을 긍정하거나 부정하는 약속 사항도 담보로 적하보험에서 환적(transshipment)여부를 시인하는 것은 피보험자의 담보라 할 수 있다.

7) 보험계약 체결 시 피보험자는 보험계약과 관련된 조건을 약속하거나 (장래의 일정한 사실을 준수하거나 유지할 것을 보증하는 것을 의미함) 어떠한 사실에 대해 입장을 표명하기도 하는데 (과거 또는 현재의 사실에 대한 진술이 진실이라는 것을 의미함) 이들 모두를 담보라 할 수 있으며, 전자의 경우를 확약담보(promissory warranty), 후자의 경우를 확인담보(affirmative warranty)라고 한다.

8) 33. Nature of warranty.-(1) A warranty, in the following sections relating to warranties, means a promissory warranty, that is to say, a warranty by which the assured undertakes that some particular thing shall or shall not be done, or that some condition shall be fulfilled, or whereby he affirms or negatives the existence of a particular state of facts.

담보에 관한 다음의 제 조항에서의 담보는 약속담보를 의미하고, 즉 그것에 의해 피보험자가 어떤 특정한 사항이 행하여지거나 행하여지지 않을 것 또는 어떤 조건이 충족될 것을 약속하는 담보, 또는 그것에 의해 피보험자가 특정한 사실 상태의 존재를 긍정하거나 부정하는 담보를 의미 한다.

담보는 내용의 중요성과 관계없이 문자 그대로 충족되어야 하는 것으로 즉 담보는 피보험자가 보험자에게 행하는 확약으로, 피보험자가 지켜야 할 법 규정이므로 내용의 중요성에 관계없이 선행되어야 한다.⁹⁾

MIA 제 33조 제3항에서는 담보를 위험의 발생과 연관 시켜 중요성 여부를 떠나 정확히 충족되어야 할 사항으로 규정하고 있다.¹⁰⁾

MIA 제 33조 제3항에서 담보는 ‘정확히(exactly)’ 충족되어야 한다고 표현하고 있으나 ‘문자 그대로(literally)’ 충족되어야 한다고 표현하기도 한다. 이는 담보의 해석에 대한 엄격성과 관련이 있는 것으로 첫째, 담보는 위반이 불가피하고 그 위반의 이유가 충분해도 위반이 허용되지 않는다. 둘째, 담보는 추정에 기인해서 담보 문구에 나타나 있는 의미 이상으로 확장해석을 할 수 없다.

이와 같이 담보는 중요성 불문의 원칙에 따라 그 종류나 중요성에 상관없이 반드시 엄격하게 문자 그대로 충족 되어져야 하며, 보험자는 담보 위반에 관계없이 담보 위반 일부터 면책이 되나 입증 책임은 저야 하며, 보험계약자는 담보 위반이 발생할 경우 그 위반을 원래 상태로 회복을 시켜도 담보가 충족되었다는 항변을 할 수 없다.

결론적으로 MIA상 담보(warranty)의 의의는 보험자의 안전장치의 하나로 강구된 것으로 보험기간 중에 있어서 보험 목적물의 내용을 계약상의 조건대로 유지할 것을 보험계약자가 보증한다는 확약으로, 즉 어떠한 원인으로 인해 손상이 발생 할 경우 손상 물건은 계약 체결 시와 비교하여 보면 다른 물건이므로 원래의 계약 목적을 이행 할 수 없게 된다는 점에 착안하여 인정되는 보험자의 면책 사유인 동시에 보험 목적물을 확정하는 요소로써 MIA에서는 담보(warranty)를 규정하고 있는 것이다.¹¹⁾

9) Robert H. Brown, “Marine Insurance Principles & Basic Practice(6th ed)”, pp84-86.

10) 33. Nature of warranty. - (3) A warranty, as above defined, is a condition which must be exactly complied with, whether it be material to the risk or not. If it be not so complied with, then, subject to any express provision in the policy, the insurer is discharged from liability as from the date of the breach of warranty, but without prejudice to any liability incurred by him before that date.

위에서 정의한 담보는 그것이 위험에 대하여 중요한 것이든 아니든 관계없이 반드시 정확하게 충족되어야 하는 조건이다. 만약 그것이 정확히 충족되지 않으면, 보험 증권에 명시 규정 이 있는 경우를 제외하고 보험자는 담보 위반 일로 부터 책임이 해제된다. 그러나 담보 위반 일 이전에 보험자에게 발생한 책임에는 영향을 미치지 아니한다.

IV. 해상보험 실무상 담보의 적용

MIA상 담보는 크게 명시담보와 묵시담보로 나눌 수 있으나, MIA상 법 규정에 따른 법정담보와 보험계약 체결 과정에서 필요한 약정담보로도 분류 할 수 있다. 해상보험 계약 실무상의 담보는 당사자의 의사표시로서 보험 증권에 기재하거나 첨부되게 되므로 형식상 명시담보가 되나 보험계약의 필수 조건으로 당사자의 의사와 관계없는 묵시담보의 내용을 포함하기도 한다. 해상보험 실무상 사용되는 명시담보는 종류가 다양하며, 또한 보험계약자의 의무를 확실하게 지게 하므로 보험자와 보험 계약자 간에 주된 관심의 대상이 된다.

해상보험 계약 체결과 관련된 실무상 사용하고 있는 담보의 적용을 살펴보면 다음과 같다.

1. 판례상 인정된 담보¹²⁾

해상보험 실무상 명시담보는 처음에는 위험에 중요한 영향을 끼치는 것에 한해 규정되었다. 그러나 이러한 명시 담보는 보험자의 이익 보호와 관련하여 중요한 부분이기때문에 점차 위험에 영향을 미치지 않는 사항까지도 포함시킴으로서 무분별한 명시담보를 만들게 되었다.

이러한 담보들은 현재 그 의미나 중요성이 많이 상실되었으나 담보의 연혁적 의미에 있어서는 중요한 가치가 있다고 할 것이다.

판례상 나타난 대표적인 해상보험 실무상 확약담보로는 항해 개시 담보¹³⁾, 선원 수에 관한 담보¹⁴⁾, 호송 선단 담보¹⁵⁾, 일부 무보험 담보¹⁶⁾ 등이 있으며,

11) 박은경, “워런티(Warranty) 위반에 관한 국내 판례 연구,” 「해사법연구」, 제15권 제2호, 2003, p159.

12) 이창길, 전게논문, pp129-130.

13) 보험계약 체결 시 선박이 어떤 특정한 시각 이전 또는 특정한 항구로 출항해야 하는 것이 필요한 경우, 보험계약자가 그 시각 이전 혹은 장소로부터 출항할 것을 담보하는 것으로, 증기선 이전의 시대에 있어 가장 중요한 명시담보로 이는 항해 개시 시점이 계절에 따라 해상위험의 정도와 위험 발생 확률에 있어 중대한 차이가 있기 때문이다.

14) 보험계약 체결 시 승선 선원의 숫자를 약속하는 담보로 적정 선원의 확보는 감항능력 확보라는 묵시담보에 해당하나 경우에 따라 일정 수의 선원을 승선시키겠다는 명시담보가 이용되기도 한다.

판례 사건에서 알 수 있듯이 담보 준수의 엄격성을 강조하고 있다.

2. 협회해상보험약관상의 담보

명시적 담보는 법정담보와 약정담보로 구분되어 지며, 이중 약정담보는 협회 해상보험의 약관상에 규정된 것과는 별개로 각각의 보험계약에서 보험 목적물과 위험의 성격에 따라 특약 조건의 형태로 삽입 또는 첨부되어 진다.

일반적으로 사용되는 협회해상보험약관에는 피보험자가 약관을 위반할 시 보험자의 면책을 인정하는 담보(warranty) 조항이 인쇄되어 있거나 해상보험 계약의 당사자인 보험자와 피보험자 간의 협의로 보험 증권에 담보(warranty) 사항을 기재하고 있다.

이 약관에는 영국 법의 준거 조항인 “이 보험은 영국의 법률과 관습에 따른다. (The insurance is subject to English law and practice)”고 명시되어 있어 계약 당사자 간의 책임에 관한 분쟁이 발생할 경우 영국의 법률인 해상 보험법 (Marine Insurance Act, 1906)과 판례법 및 상관습에 의해 판단을 내리고 있다.¹⁷⁾

해상보험 실무에서는 MIA의 원칙을 그대로 적용하여 담보 법리의 엄격성이

De Hahn v. Hatley 사건에서 선박 June호는 아프리카에서 양하항인 서인도로 항해하는 화물에 대해 50명 이상의 선원을 승선시키겠다는 명시담보를 하여 보험부보를 하였으나 46명의 선원을 승선 시키고 Liverpool항을 출항하여 중간 항구인 Beaumaris항에서 6명의 선원을 추가로 승선시켜 항해 하던 중 포획 당하였다. 이 사건에서 재판부는 중간 항구에서 담보 상에 명시된 충분한 선원이 승선했더라도 담보는 충족되지 않았다고 판시하였다.

- 15) 전쟁 기간 중에는 무장한 호송선의 보호 하에 항해를 한다는 명시담보가 삽입되어 보험계약 체결이 이루어지는 경우가 있으며, 이러한 담보의 경우에는 담보 충족에 대한 준수를 특별히 중요하게 여겼다.

Anderson v. Pitcher 사건에서, 허가를 받고 집결 장소로 이동하여 호송 선단에 합류한 뒤 호위선과 함께 항해를 할 것을 담보로 하여 보험계약을 체결하여, 집결 장소에서 호위선으로부터 항해 지시를 받아야 했으나 호위가 개시된 지 이틀 후에 항해 지시를 받은 것에 대해 재판부는 담보 위반이 된다고 판시했다.

- 16) 보험 증권에 보험 가액의 일정 비율을 부보 하지 않을 것을 담보하는 경우로 이는 보험 가액의 일부를 부보 대상에서 제외시킴으로써, 피보험 목적물에 대해 보험계약자가 책임을 지도록 하여 사고 예방에 상당한 주의를 기울이게 하기 위한 것이었다.

- 17) 정영석, 「해상법강의요론」, 해인출판사, 2003, pp203-204.

지켜지고 있지만 해상보험 약관에 의해 부분적으로 완화되고 있는 실정으로, ITC-HULLS 제3조에 의하면 적하, 운항, 항해구역, 예인, 구조 작업 혹은 출항 일자에 관한 담보 위반의 경우, 피보험자가 그러한 위반 사실을 알게 된 경우 즉시 보험자에게 그 사실을 통지하고 보험자가 요구하는 부보 조건의 변경과 추가 보험료에 대한 합의가 이루어지면 계속 보험계약이 유효하다고 규정하여 계약 당사자 간의 합의에 의해 담보 범리의 엄격성을 완화하고 있다.¹⁸⁾

협회해상보험약관상에 규정된 담보를 살펴보면 협회선박기간보험약관(ITC-HULLS, 1983) 제1.1조의 피 예인 및 계약상 구조 작업의 금지 담보¹⁹⁾, 제21조의 선비 담보(Disbursement Warranty)²⁰⁾와 보험 증권에 첨부되어 사용

18) 구종순, 전제논문, p148.

19) 1. Navigation

1.1 The Vessel is covered subject to the provisions of this insurance at all times and has leave to sail or navigate with or without pilots, to go on trial trips and to assist and tow vessels or craft in distress, but it is warranted that the Vessel shall not be towed, except as is customary or to the first safe port or place when in need of assistance, or undertake towage or salvage services under a contract previously arranged by the Assured and/or Owners and/or Managers and/or Charterers.

This clause 1.1 shall not exclude customary towage in connection with loading and discharging.

1. 항해

1-1 본선은 언제나 이 보험의 규정에 따라 부담되고, 도선사 승선 여부와 관계없이 항행하거나, 시운전 항해를 하거나, 조난 중의 선박 또는 부선의 구조나 예인이 허용된다. 그러나 관습적인 예인과 구조 필요상 최초의 가장 가까운 안전한 항구까지의 예인을 제외하고는 본선은 예인되지 않으며, 피보험자, 선박 소유자, 관리자 또는 용선자의 사전 계약에 따른 예인이나 구조 작업은 하지 않을 것을 담보로 한다.

이러한 제1조 제1항은 선적과 양하 작업에 관련된 통상적인 예인을 배제하지는 않는다.

본 조항은 선박이 보험기간 중 정상 항해에만 종사할 수 없기 때문에, 여러 가지 예외적인 상황이 발생할 경우에 대비하여 항해에 대한 자유 재량권을 확대하고, 항해 과정에서 부득이 하게 발생하는 위험 변경을 허용한 것이며, 예인과 구조 작업 관련하여서 MIA 제49조는 보험 증권 상 특약이 있거나 인명을 구조하기 위한 이로는 담보 위반을 구성하지 않는다고 규정하고 있다.

20) 선박 가액의 일부분을 분손담보 조건으로 부보하고 나머지 가액을 선비, 증가액 보험 등의 명목으로 전손담보 조건으로 부보 함으로써 보험료를 절감하고, 전손 사고 시 선박 가액 전부를 보상받으려는 불합리를 방지하고, 중복 보험이나 PPI(Policy Proof of itself) 또는 FIA(Full Interest Admitted)등의 도박 보험을 사전에 방지하는 데 이 조항의 목적이 있다.

하는 특정 지역의 항해를 금지하는 협회항행제한담보약관(Institute Warranties)이 있으며, 적하보험약관에는 기본약관에 첨부되는 협회선급약관(Institute Classification clause)과 독립적으로 사용되는 협회냉동식품약관(Institute Frozen Food Clause)과 협회냉동육류약관(Institute Frozen Meat Clause)상의 담보 조항 등이 있다.

제2절 담보의 특성

제1절 담보의 의의에서 일반계약법상, 일반보험계약법상, MIA상 정의하고 있는 담보의 의미를 살펴보고 또한 이러한 담보가 현행 해상보험 실무상 어떻게 적용되어 사용되고 있는 지를 검토해 본 결과 해상보험에서 사용되고 있는 담보(warranty)는 정형화된 법적 성질을 가지고 있다는 것을 알 수가 있다.

I. 엄격 이행의 원칙



담보는 명시적이거나 묵시적이거나, 정확하게 지켜져야만 한다는 원칙으로 이는 표시²¹⁾(Representation)와 달리 문자 그대로의 준수를 의미하며 실질적 준수만으로는 충분하지 않음을 의미하고 있다.

이러한 담보의 성질은 MIA 제33조 제3항에서는 “담보는 그것이 위험에 대하여 중요한 것이든 아니든 관계없이 반드시 정확하게 충족되어야 하는 조건으로 만약 그것이 정확히 충족되지 않으면, 보험 증권 상에 명시 규정이 있는 경우를 제외하고 보험자는 담보 위반 일부터 책임이 해제된다. 그러나 담보 위반 일 이전에 보험자에게 발생한 책임에는 영향을 미치지 아니 한다” 고 규정하고 있으며 즉 담보는 표시된 문자 그대로 진실일 것을 요구하며 정확하게 이행 될 것을 요구하고 있다는 의미인 것이다.²²⁾

21) 표시는 영국 계약법 상의 용어로서 계약의 성립 과정 중 계약 체결을 위하여 행해진 당사자의 의사표시 중 계약 내용이 되지 않은 것을 말하며, 즉 보험계약 체결 과정에서 보험계약자가 행한 표시 중 중요한 것은 진실이어야 하고, 만약 중요한 표시가 허위인 경우에는 보험자는 보험계약을 취소 할 수가 있다.

담보의 엄격 이행의 원칙에 대한 판례를 살펴보면 이러한 원칙의 이해가 용이한 바, 몇 가지 판례를 살펴보면 다음과 같다.

1. Pawson v. Watson 사건

맨스필드(Mansfield) 판사는 특정 사실에 대한 보험계약자의 진술이 보험 증권에 삽입되지 않았으므로 이는 표시로 해석할 수밖에 없다는 의견을 내 놓았으며, 또한 명문화된 증권의 일부인 경우에 그것은 합의 사항으로 동등한 정도로는 부족하고 문자 그대로 엄격하고 정확하게 준수되어야 한다고 판시함으로써 이 사건은 보험계약자가 담보한 내용보다 실제 담보의 충족이 강화되었다 하더라도 문자 그대로의 엄격한 준수가 아니면 그것은 담보 위반이 된다는 중요한 사건으로 기록되고 있다.

2. De Hahn v. Hartely 사건

선박 June호는 아프리카에서 양하 항인 서인도로 항해하는 화물에 대해 50명 이상의 선원을 승선시키겠다는 명시담보를 하여 보험 부보를 하였으나 46명의 선원을 승선 시키고 리버풀(Liverpool)항을 출항하여 중간 항구인 보마리스(Beaumaris)항에서 6명의 선원을 추가로 승선시켜 항해 하던 중 포획 당하였다. 이 사건에서 맨스필드(Mansfield) 판사와 아슬스트(Ashurst) 판사는 보험계약에 있어 담보와 표시 사이에 중요한 구별이 있는 바, 표시는 공평하고 실질적으로 부합되면 되지만 담보는 엄격히 준수되어야 할 사항으로 어떤 목적을 위해 담보가 사용되는 가는 중요한 사항이 아니며, 보험 계약서에 삽입되어 있는 그 자체가 중요한 것으로, 문자 그대로 엄격히 준수되지 않는다면 계약 자체가 존재하지 않는 것으로 판시함으로써 담보의 엄격 이행에 대한 의미를 부여하였다.

22) 홍성화, “선박공제약관상의 감항성 담보조항의 문제점과 개선방향,” 「한국해법학회」, 제42호, 2008, p222.

3. Continental Sea Foods Inc. v. New Hampshire Fire Ins. Co. 사건

보험 증권 상 선적 전에 원산지 정부 기관으로부터 검사를 받으라는 담보가 설정되었으나, 실제로 원산지에는 원산지 및 품질 증명서를 발급해 주는 기관이 존재하지 않아, 담보를 충족하는 것은 최초부터 불가능하였으나, 재판부는 담보 위반이 성립된다고 판시한 사건으로 담보의 엄격 이행에 대해 중요한 의미를 부여하는 사건이라 하겠다.

상기의 판례 이외에도 담보의 엄격 이행의 원칙에 대한 판례에는 Baines v. Holland 사건, Simons v. Gale 사건 등이 있다.

II. 중요성 불문의 원칙

MIA 제33조 제3항에서는 “담보는 그것이 위험에 대하여 중요한 것이든 아니든 관계없이 반드시 정확하게 충족되어야 하는 조건으로 만약 그것이 정확히 충족되지 않으면, 보험 증권 상에 명시 규정이 있는 경우를 제외하고 보험자는 담보 위반 일부터 책임이 해제된다. 그러나 담보 위반일 이전에 보험자에게 발생한 책임에는 영향을 미치지 아니한다”고 규정하고 있다. 따라서 부보된 위험에 대하여 담보의 위반이 불가피하고 위반의 이유가 충분하더라도 담보의 위반이 허용되지 않는 것이다. 이는 담보를 불고지(non-disclosure)나 부실표시(misrepresentation)와 구별하는 표준이 되며²³⁾ 고지 의무 위반의 경우에 위반 사실이 위험과 그 위험의 인수에 대해 중요한 관련이 있다는 보험자의 입증 책임의 어려움을 회피 시키고자 하는데 그 목적이 있다. 따라서 고지 의무와는 달리 담보는 약속된 사항의 중요성에 대해서는 전혀 의미가 없으며 단순히 사실이면 되는 것이다.

담보의 중요성 불문의 원칙에 대한 판례를 살펴보면 이러한 원칙의 이해가 용이한 바, 몇 가지 판례를 살펴보면 다음과 같다.

23) 고지 의무는 보험계약 체결 시 위험 측정 및 위험 인수의 기초가 되는 중요 사실에 대해 보험계약자가 최대 선의를 가지고 성실하게 알리는 것이나, 담보는 위험의 측정을 용이하게 하고 담보된 위험을 확장하고 유지하기 위해 보험계약자에게 특정 사실의 존재나 부존재 작위나 부작위에 대한 약속을 부담시키는 것이다.

1. Hore v. Whitmore 사건

선박이 특정일에 출항해야 한다고 담보되어 있었으나 영국 정부의 금수 조치에 의해 출항이 금지되었다. 이러한 금수 조치는 증권 상 담보 위험인 정부의 억지(restraints and detainment of Kings, Princes, and People)에 포함되어 있는 것임에도 불구하고 담보 위반을 이유로 보험자는 면책된다고 판결한 사건으로 담보 위반의 필요성이 불가피한데도 담보 위반을 허용치 않는 면을 잘 보여주고 있다.

2. Newcastle Fire Inc. Co. v. Macmorran 사건

보험의 목적물에 대해 피보험자가 잘못 표시하여 체결한 보험계약에 사고가 발생하여 보험 목적물의 멸실 분에 대해 보험금 지급을 청구하였으나 보험 목적물의 잘못된 표시가 담보를 위반했다고 하여 보험자는 보험금 지급을 거절하였다. 엘턴(Eldon) 판사는 중요성은 오직 표시에만 관련이 있는 것으로 담보와는 무관하다는 것을 명확히 하여 판결한 사건으로 담보의 중요성 불문의 원칙을 보여 주고 있다.

상기의 판례 이외에도 담보의 중요성 불문 원칙에 대한 판례에는 Farr v. Motor Traders Mutual Insurance Society Ltd. 사건, Anderson v. Fitzgerald 사건 등이 있다.

III. 교정 불가의 원칙²⁴⁾

MIA 제34조²⁵⁾ 제2항에서는 담보의 위반이 있는 경우, 피보험자는 손해 발생

24) 홍성화, 전게논문, p224.

25) 34. Where Breach of Warranty Excused (1) Non-compliance with a warranty is excused when, by reason of a change of circumstances, the warranty ceases to be applicable to the circumstances of the contract, or when compliance with the warranty is rendered unlawful by any subsequent law. (2) Where a warranty is broken, the assured cannot avail himself of the defence that the breach has been remedied, and the warranty complied with, before loss. (3) A breach of warranty may be waived by the insurer.

이전에 그 위반이 교정되고 따라서 담보가 충족되었다는 항변을 제출 할 수 없다고 하여 담보 위반에 대한 교정 불가의 원칙을 규정하고 있다. 따라서 한번 담보를 위반하게 되면 차후에 담보가 준수 되었는지 여부는 중요하지 않는 것으로 이는 담보의 특성 중 엄격 이행의 원칙과 관련이 있다고 보아도 무방할 것이다.

담보의 교정 불가의 원칙에 대한 판례를 살펴보면 이러한 원칙의 이해가 용이한 바, 대표적인 판례를 살펴보면 다음과 같다.

1. Forshaw v. Chabert 사건

선박 Hope호와 적재 화물을, 선원 10명을 승선시킨다는 조건으로 쿠바에서 리버풀까지 항해 보험에 부보 하였으나, 쿠바에서 승선한 선원 10명 중 2명은 선주와 자메이카까지만 항해한다는 조건으로 계약이 되어, 선원 2명은 자메이카에서 하선하고 다른 2명의 선원이 자메이카에서 승선하여 운항 하던 중 선박이 멸실된 사건으로, 보험자는 불충분한 선원이 승선한 상태에서 쿠바 출항 시점에 감항성 담보를 위반했다는 이유로 보험금 지급을 거절하였다. 이 사건에서 달라(Dalla)판사는 뒤에 선원이 교체되어 감항성을 충족 시켰음에도 불구하고 처음부터 피보험자와 선원의 고용계약 형태가 불감항 상태이었으므로 소급 효과를 가질 수 없다고 판결하였으며, 이는 담보에 대한 교정 불가의 원칙을 보여 주고 있는 대표적인 사건이라 할 수 있다.

2. De Hahn v. Hartely 사건

담보의 엄격 이행의 원칙에서 살펴본 사건으로 위의 Forshaw v. Chabert 사

-
- (1) 담보의 불충족이 허용되는 경우는 상황의 변경에 의해 담보가 계약 상황에 적용될 수 없게 된 경우, 또는 담보의 충족이 그 이후의 어떠한 법률에 의해 위법이 되는 경우이다.
 - (2) 담보의 위반이 있는 경우, 피보험자는 손해 발생 이전에 그 위반이 교정되고 따라서 담보가 충족되었다는 항변을 이용할 수 없다.
 - (3) 담보의 위반은 보험자가 그 권리를 포기할 수 있다.

건과 유사한 사건으로 역시 담보의 교정 불가 원칙을 보여 주고 있는 대표적인 사건이라 할 수 있다.

3. Quebec Marine Insurance Co. v. Commercial Maritime Bank of Canada 사건

선박 기관의 결함이 사고 발생 전에 교체되었다 하더라도, 보험계약 당시 선박 기관에 하자가 있었다면 피보험자는 묵시적 담보를 위반한 것으로 판결한 사건으로 담보의 교정 불가 원칙을 잘 보여 준 사건이다.

IV. 항변 불가의 원칙

MIA 제34조 제2항에서는 담보의 위반이 있는 경우, 피보험자는 손해 발생 이전에 그 위반이 교정되고 따라서 담보가 충족되었다는 항변을 제출 할 수 없다고 하여 담보 위반에 대한 항변 불가의 원칙을 규정하고 있다. 이는 담보의 위반이 발생하기만 하면 보험자는 면책이 된다는 것으로, 피보험자가 손해 방지를 위하여 최선의 의무를 다하였거나, 불가항력으로 담보 위반이 발생되었다 하더라도 보험자에 대하여 항변을 할 수 없다는 것으로 이는 담보가 본질적으로 절대적인 것을 의미한다.

담보 위반에 대한 항변을 할 수 있는 두 가지 예외는 있는데 첫째, 사정의 변경이 있는 경우와 둘째, 담보 준수가 그 이후의 법규에 의해 위법으로 된 경우로, 이것은 MIA 제34조 제1항에서 담보의 불충족이 허용되는 경우는 상황의 변경에 의해 담보가 계약 상황에 적용 될 수 없게 된 경우, 또는 담보의 충족이 그 이후의 어떠한 법률에 의해 위법이 되는 경우에 담보를 충족하지 않는 것이 허용된다고 규정하고 있다

담보의 항변 불가의 원칙에 대한 대표적인 판례로는 Douglas v. Scougal 사건으로 이는 항해보험에서 선박의 묵시적 불감항 담보에 관한 건에 대해, 엘던(Eldon)판사는 선박 소유자의 최대 선의의 항행 활동 여부에 관계없이 선박이 불감항 이었다는 사실 그 자체만으로 보험자는 면책된다고 판시함으로써 담보에 대한 항변 불가의 원칙을 보여 주고 있다.

V. 인과관계 불필요의 원칙

담보 위반과 손해와의 사이에는 인과관계가 필요하지 않는다는 원칙으로 이는 담보의 특성에서 살펴본 제반 원칙 중 엄격 이행의 원칙과 더불어 확립된 담보의 원칙이다.

MIA 제55조 제1항²⁶⁾에서는 보험자는 피보험 위험에 근인 하여 발생하는 모든 손해에 대하여 책임이 있으나 근인 하여 발생하지 않는 모든 손해에 대하여는 책임을 지지 않는다고 규정하여 근인 이론을 해상보험의 인과 관계론으로 명시하고 있다.²⁷⁾ 담보의 인과관계 불필요의 원칙을 잘 나타낸 사건의 판례에서, 호위함과 함께 출항기로 한 선박이 호위함 없이 출항하여 폭풍우로 사고가 난 경우 보험자는 이러한 손해에 대해 보상할 책임이 없다고 판결 하였던 것을 보아도 담보의 인과관계 불필요의 원칙에 담보 법리의 엄격성이 내포되어 있다는 것을 알 수가 있다.



제3절 담보의 위반과 허용

MIA 제33조 제3항에서 “담보는 위험에 대하여 중요한 것이든 아니든 관계 없이 반드시 정확하게 충족되어야 하는 조건으로 정확히 충족되지 않으면, 보험 증권에 명시 규정이 있는 경우를 제외하고 보험자는 담보 위반 일로부터 책임이 해제되며 담보 위반일 이전에 보험자에게 발생한 책임에는 영향을 미치지 아니 한다” 고 담보 위반의 효과에 관해 규정하고 있다. 담보 위반의 효과와

26) 55. Included and Excluded Losses (1) Subject to the provisions of this act, and unless the policy otherwise provides, the insurer is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, but, subject as aforesaid, he is not liable for any loss which is not proximately caused by a peril insured against.

본 법에 별도의 규정이 있는 경우와 반대로 규정하는 경우를 제외하고, 보험자는 피보험 위험에 근인 하여 발생하는 모든 손해에 대하여 책임이 있다. 그러나 전술한 경우를 제외하고, 보험자는 피보험 위험에 근인 하여 발생하지 않는 모든 손해에 대하여는 책임을 지지 않는다.

27) 박은경, 전제논문, p163.

연관된 사항을 정리하여 보면 다음과 같다.

I. 담보 위반의 법적 효과

담보는 중요성 불문의 원칙에 따라 실질적으로 충족되는 것만으로 불충분하고 그 내용이 중요하든 그렇지 않든 간에 엄격하게 문자 그대로 엄격히 충족되어야 한다. 만약 피보험자가 담보를 위반하게 되면 그 시점부터 보험계약은 무효가 되기 때문에 그 이후에 발생하는 손해에 대해서 보험자는 아무런 책임을 부담하지 않는다. 비록 담보를 위반한 사실과 손해와의 사이에 아무런 인과관계가 없다 하더라도 담보 위반 이후에 발생하는 손해에 대해서 보험자는 면책이 된다.

담보 위반의 법적 효과와 관련한 여러 가지 견해가 대립되어 왔으나, The Good Luck호 사건²⁸⁾의 판결을 계기로 담보 위반의 효과에 대한 정립을 가져오

28) 원고 은행 The Bank of Nova Scotia가 선박회사 Good Faith Group에 Good Luck호를 담보로 대출을 해 주고, 피보험 이익은 원고 은행에 양도하고 아울러 원고 은행의 채권 확보를 위해 해당 선박의 부보 P&I Club과 보험계약의 효력이 소멸되는 즉시 원고 은행에게 통지하여 줄 것을 약정하였다. 당해 선박은 이란의 회사에 용선되어, 선박 소유자는 P&I Club과 전쟁위험담보 보험 증권에 기초한 항행 금지구역에 대한 명시적 담보가 삽입된 조건으로(동 조건에는 피보험 선박이 항행금지구역으로 진입 할 경우에는 즉시 보험자에게 그 사실을 즉시 통지해야 할 사항이 포함되어 있었다) 계약하여 운항하다가, 특정 시점에 동 선박은 본 담보를 위반하여 전쟁 지역을 항행하다 추정전손 되었다. P&I Club은 본선이 항행 금지구역에 진입한다는 사실을 알면서도 원고 은행에 그 사실을 통보하지 않았으며 또한 선박 소유자에게도 항행금지구역의 진입 사실에 대해 만류하지도 않았다. 원고 은행은 선박의 추정 전손 사실을 알고 있었으나 보험 구상을 받을 수 있으리라 생각하여 사고 이 후 추가 대출을 해 주고 이 후 보험금을 청구하였으나, 피고 P&I Club에서 보험금을 지급하지 않아(본선이 항행금지 구역에 진입한 사실을 선박 소유자로부터 통지 받지 못했다는 점을 주장함) 발생한 사건으로, 원고 은행은 피고 P&I Club이 약정(본선이 무보험 상태가 된 사실을 P&I Club에서 원고 은행에 통지 않았다는 점)을 이행하지 않아 추가적 손해를 입었다고 주장하여 손해배상 청구 소송을 제기하였던 것으로 이 사건의 쟁점은 원고 은행의 입장에서 추가 대출이 이루어지기 전 담보 위반이 있어 계약 종료가 되어 P&I Club에서 원고 은행에게 보험계약의 효력 소멸에 대해 통지를 하지 않았다는 것에 있으며, 피고 P&I Club은 은행의 추가 대출 이후 보험 부보를 종결하기로 하였다고 하여 보험계약의 효력 소멸의 시기는 은행의 추가 대출 이후라고 주장 하였던 것으로, 즉 보험자는 담보 위반 시 자동적으로 면책 되는가, 아니면 일반계약법상의 위반 시와 동일하게 계약 당사자의 일방이 계약의 종료 조치를 취해야 계약이 해제 또는 종료 되는가 이다.

게 되었으며, 담보 위반의 효과를 정리하여 보면 다음과 같다.

첫째, 보험 증권 상에 명시되어 있는 규정 외에는, 보험자는 자동적으로 담보 위반 일로부터 소급하여 계약상의 모든 책임을 면한다.

둘째, 담보 위반은 보험자를 면책시키는 효력만 가지며 소급하여 보험계약 자체를 무효화 하거나 종료 시키는 효력은 없다.

셋째, 담보 위반 시 손해 발생 전에 그 위반이 회복되어도 담보 위반의 효과에 영향을 미치지 아니한다.

넷째, 담보 위반 시 담보 위반일 이전의 보험금 지급에 영향을 끼치지 아니한다.

위에서 살펴본 담보 위반의 법적 효과를 바탕으로 담보 위반의 효과에 대해 살펴보면 다음과 같다.

1. 보험자의 자동 면책

담보의 법적 효과에서 살펴본 바와 같이 보험자는 보험 증권 상에 명시되어 있는 규정 외에는, 담보 위반 일로부터 소급하여 계약상의 모든 책임을 면하며, 이는 보험자가 담보 위반을 이유로 보험계약을 종료시키기로 결정하여 그 보험 계약상의 책임을 면하게 되는 것이 아니므로, 즉 보험자가 담보 위반을 인지 한 후 보험계약을 해지하지 않았다고 하여 담보 위반에 대한 권리를 포기하였다고 볼 수는 없는 것이다.

본 사건은 1심에서 피고 P&I Club의 약정 위반(선박의 항해금지구역 진입 시점부터 보험자는 면책되므로 이를 원고 은행에 통지하였음에도 불구하고 통지 하지 않은 점)을 이유로 원고 은행 청구 금의 일부를 인정 하였으며, 2심인 항소심 판결에서는 선박의 항해금지구역의 진입에 대한 담보 위반이 발생했다 하더라도 그 자체가 보험계약을 자동적으로 종료시키는 효과가 없는 것으로 즉 담보 위반에 대한 계약의 종료에 대한 선택은 보험자가 가지게 되는 것으로 해석하여 사고 선박의 항해금지구역의 진입에 대한 통지를 하지 않았다는 것이 P&I Club의 약정 위반이 아니라고 하여 원고 은행이 패소하였으며, 3심인 상고심 판결에서는 MIA 제33조의 규정을 들어 담보의 충족을 현재의 책임 또는 미래의 책임에 대한 정지조건이므로 담보 위반은 소급적으로 보험계약을 종료시키는 효력이 없는 것으로, 이는 보험계약 그 자체가 아닌 보험자의 책임만이 종료된다는 점을 지적하여 1심의 판결이 정당하다고 판결을 내렸다.

2. 보험계약의 유효성 지속

담보의 법적 효과에서 살펴본 바와 같이 담보 위반은 보험자를 면책시키는 효력만 가지며 소급하여 보험계약 자체를 무효화 하거나 종료 시키는 효력은 없는 것으로, 이는 The Good Luck호 사건의 판결에서 보듯이 피보험자의 담보 위반은 보험자를 면책시키는 효과만 있고, 소급하여 보험계약을 무효화 할 수 없을 뿐만 아니라 보험계약 자체를 종료시키는 효력은 없다고 할 것이다. 결론적으로 피보험자의 담보 위반 사실은 보험자에게 보험 계약상의 현재 및 장래에 대한 책임만 자동적으로 면하게 할 뿐으로 보험계약 자체는 유효하게 지속이 된다고 할 것이다.

3. 담보 위반의 치유 불능

담보의 법적 효과에서 살펴본 바와 같이 담보 위반 시 손해 발생 전에 그 위반이 회복되어도 담보 위반의 효과에 영향을 미치지 아니하는 것으로 이는 MIA 제34조 제2항에서도 담보의 위반이 있는 경우, 피보험자는 손해 발생 이전에 그 위반이 치유되어 결과적으로 담보가 충족되었다 하더라도 이미 발생한 담보 위반의 효과에 전혀 영향을 미치지 않는다고 규정하고 있다. 이는 보험자는 담보 위반 시점부터 자동적으로 현재 및 미래에 대한 책임을 면하게 되는 것을 의미한다 할 것이다.

4. 적법 담보 위반의 효과

담보의 법적 효과에서 살펴본 바와 같이 담보 위반 시 보험자는 담보 위반일 이전의 보험금 지급에 영향을 끼치지 아니하며 이는 MIA 제33조 제3항에서도 잘 나타나 있다. 즉 보험자는 담보 위반 일부터 보험금 지급의 책임을 면하게 된다.

이에 반해 담보가 적법 담보일 경우는, 엄밀히 구분하여 위법한 해상 사업이면 보험계약은 원칙적으로 무효가 된다. 이는 보험자가 해상 사업의 위법성을

알고 있었던 경우에도, 보험자의 위법성에 대한 항변의 의사에 관계없이 보험계약은 무효가 된다. 단, 해상 사업 자체가 위법이 아니고 항해 수행 과정에 있어 항해에 관한 법률을 위반한 사실로는 보험계약이 무효가 되지는 않는다.

5. 담보 위반의 입증 책임

MIA에서는 담보 위반에 대한 입증 책임을 규정하고 있지는 않으나, 일반적으로 보험자의 사후 면책을 주장하기 위해 보험자가 입증 책임을 진다. 또한 담보 위반에 대한 보험자의 입증 책임은 그것이 명시적 담보, 묵시적 담보에 관계없이 동일하게 적용이 된다.

그러나 보험에 부보 된 선박이 항해 개시 후 별다른 사유 없이 바로 침몰한 경우라면 출항 시부터 불감항 상태에 놓여 있었다는 것을 합리적이라고 볼 수 있으므로 담보 위반의 입증 책임이 피보험자에게 있는 경우도 있다.

II. 담보 위반의 허용

해상보험에 있어 담보 위반의 효과를 경감시키는 것은 담보 그 자체를 무의미하게 만들기 때문에 담보의 위반에 대해 엄격한 규정을 적용시키고 있으나, 특정한 경우에는 담보 위반이 허용되도록 하고 있다. 이러한 담보 위반의 허용에 대해서는, MIA 제34조 제1항에도 담보의 불충족이 허용되는 경우는 상황의 변경에 의해 담보가 계약 상황에 적용될 수 없게 된 경우, 또는 담보의 충족이 그 이후의 어떠한 법률에 의해 위법이 되는 경우라고 규정하고 있다. 이러한 담보 위반이 허용된 경우는 다음과 같다.

1. 사정의 변경

전쟁 중 보험계약을 체결 할 경우, 특정 항구로부터 출항을 할 때에는 호위함을 대동해야 한다는 담보가 필요하며, 이러한 담보의 설정은 계약 당사자가 담보 설정의 상황이 계속될 것임을 합리적으로 추정하기 때문이다. 그러나 선박의 출항에 앞서 전쟁이 종료되었다면 담보 충족의 필요는 없게 되므로 호위

함을 대동하지 않고 출항을 하여도 전쟁으로 인한 위험을 피할 수 있는 것이 당연히 추측된다. 이와 같이 특정한 사정의 변경이 발생하여 더 이상 담보가 적용 될 필요가 없는 경우에는 담보 위반이 허용된다.

그러나 사정의 변경이 어느 정도가 되어야 담보 위반이 허용 될 것인가에 대해서는 개별적 사안에 따른 사실 판단의 문제로 이는 보험자의 판단에 의해서 결정 되어야 할 것이다.

2. 새로운 법률의 제정

보험계약의 시점에 적법한 조건을 이행하기로 하는 담보를 설정하였으나, 계약 이후 새로이 제정된 법률에 의거, 그 담보의 이행이 위법으로 되는 경우 담보 위반이 허용된다.

단, 담보의 충족이 보험계약 체결 시점부터 위법한 것이었다면 그 계약은 계약 시점부터 무효가 된다.

III. 담보 위반에 대한 권리의 포기



MIA 제34조 제3항은 “담보 위반 시 보험자는 그 권리를 포기할 수 있다”고 규정하고 있다. 보험자는 보험약관 상의 명시 규정인 계속담보약관(held covered clause)이나 담보포기약관(waiver clause)을 통해 보험자의 권리를 포기할 수가 있으며 이러한 권리는 반드시 전부에 대해 포기할 필요는 없고, 일부에 대해서만 포기하는 것도 가능하다. 일부 포기의 경우에는 그 포기된 범위에 한정해서만 면책권을 주장 할 수는 없다.

담보 위반에 대한 보험자의 권리 포기는 담보 위반이 부득이하게 발생되었고, 그 위반과 인과 관계가 없는 손해까지 보험자가 면책을 주장하는 것은 보험계약의 손실 보상적 측면에서 바람직하지 않다는 점을 고려한 것이라 할 수 있다²⁹⁾. 보험자가 담보 위반에 대한 권리를 포기하기 위해서는 다음과 같은 요건을 필요로 한다.

29) 박은경, 전제논문, p165.

첫째, 보험자는 담보 위반을 구성하는 사실에 대해 완전하게 알고 있어야 한다.

담보는 명시적이거나 묵시적이거나 종류와 중요성에 관계없이 문자 그대로의 준수를 의미하며 실질적 준수만으로는 충분하지 않다는 담보의 엄격 이행의 원칙에 비추어 볼 때, 보험자의 담보 위반에 대한 권리의 포기는 예외적인 경우가 아닐 수 없으므로, 보험자는 권리의 포기에 앞서 완전한 지식을 갖추어야 할 것이다.

둘째, 보험자는 담보 위반에 대한 권리를 포기한다는 의사를 표시하거나 또는 명시적으로 계약이 유효하게 존속되고 있어 해상위험이 계속 담보되고 있다는 것을 확인하여 주거나, 보험금 지급 책임을 피하지 않겠다는 의도를 나타내는 행동을 하거나, 또는 묵시적으로 담보 위반에 대한 주장을 해태함으로써 피보험자나 제3자의 권리를 해한 사실이 있어야 한다. 보험자가 담보 위반에 대해 명시적으로 권리를 포기한다는 의사표시로는 협회선박기간보험 약관상의 Inchmaree Clause, 협회적하보험약관상의 감항능력승인 조항 또는 불감항, 부적합면책 조항, ITC-HULLS상의 제3조 담보위반 조항이 있다. 보험자가 면책권의 주장과 상반된 행위를 통해 권리가 포기되는 경우에는 보험자의 권리 포기 의사가 필요하지 않으며 이 경우 중요한 것은 피보험자가 보험자의 의사를 어떻게 판단하느냐에 달려 있다. 따라서 보험자가 포기 의사를 가지고 면책권의 주장과 상반된 행동을 하거나, 포기의 의사 없이 행동을 하였어도 추후 면책권을 행사하는 것이 부당한 경우에는 보험자는 면책권을 행사할 수 없게 된다.

제4절 담보의 종류

담보는 명시담보(express warranty)와 묵시담보(implied warranty)가 있다. (MIA 제35조 제2항, 제3항)³⁰⁾.

30) 35. Express warranties. - (2) An express warranty must be included in, or written upon, the policy, or must be contained in some document incorporated by reference into the

묵시담보는 MIA에 규정된 법정 담보이나 명시담보는 MIA에 규정된 법정 담보 외에도 보험계약 당사자의 합의에 의해 특약으로 보험 증권 상에 삽입된 약정 담보도 포함되며 계약상 법정 담보와 약정 담보의 법적 효과는 동일하다.³¹⁾

명시담보는 담보의 의사가 추측될 수 있는 문구이면 무엇이든 가능하고, 보험 증권에 삽입되거나 기재되거나 또는 인용됨으로써 보험 증권의 일부를 구성하는 서류 중에 포함되어야 한다. 명시담보는 그것이 묵시담보와 서로 저촉되지 않는 한 묵시담보를 배제하지 않는다(MIA 제35조 제1~제3항). 주요한 명시담보는 안전담보, 중립담보, 항해담보 등이 있다.

묵시담보는 담보의 내용이 보험 증권에 명시되어 있지 않으나 피보험자가 반드시 충족시켜야 할 담보를 말한다. 즉, 법률에 의해서 보험계약의 전제가 되고 있는 담보이며, 영법 상 묵시담보는 감항담보와 적법담보가 있다.

명시담보와 묵시담보의 효과에는 차이가 없다. 그러나 묵시담보 중 감항담보는 보험 증권의 문언에 의해 무효화될 수 있지만 적법담보는 보험자가 포기할 수 없는 담보이다.

한편, 영법 상 선박의 국적에 관한 묵시담보와 화물이 감항 이라는 묵시담보는 없다.(MIA 제37조)³²⁾

policy. (3) An express warranty does not exclude an implied warranty, unless it be inconsistent therewith.

명시담보는 반드시 보험 증권에 포함되거나 또는 기재되거나, 또는 보험 증권 내의 언급에 의해 보험 증권의 일부인 서류에 포함되어 있어야 한다. 명시담보는, 그것이 묵시담보와 저촉되지 않는 한, 묵시담보를 배제하지 않는다.

12) 박용섭, 「해상보험법」, 효성출판사, 1999, p304..

32) 37. No implied warranty of nationality. - There is no implied warranty as to the nationality of a ship, or that her nationality shall not be changed during the risk.

선박의 국적에 관한 묵시담보는 없으며, 또한 선박의 국적이 위험 기간 중 변경되어서는 안 된다고 하는 묵시담보도 없다.

I. 명시담보(Express Warranty)

명시담보는 보험 증권의 본문, 난외 혹은 그 여백인가를 불문하고 보험 증권에 기입하거나 또는 보험 증권에 결합된 형태의 특정 서류에 명시되어야 하며³³⁾ 만일 그에 해당하지 않을 경우에는 명시담보로 인정되지 않는다.

명시담보는 표현 방법에 있어 반드시 담보한다는 내용의 형식적인 용어를 사용할 필요는 없고 담보의 의사로 추정되는 용어이면 충분하다.

명시담보의 종류를 요약하면 다음과 같다

1. 중립담보(warranty of neutrality)

선박이나 적하를 불문하고 피보험 재산이 중립 재산이라고 명시적으로 담보되는 경우에는 그 재산이 위험 기간의 개시 시점에 중립적 성질을 가져야 하고 또 피보험자의 능력이 미치는 한 그 중립적 성질이 보험기간 중에 계속되어야 한다는 조건이다.



2. 안전담보(warranty of good safety)

보험자는 특정일 이전에 발생한 일체의 손해에 대한 책임을 면하기 위하여 선박이 특정일에 무사 또는 안전(물리적 안전의 상태) 하다는 담보, 즉 특정 시기 및 장소에서의 안전담보를 보험 증권에 포함시키는 경우가 있다.

3. 협회담보(institute warranty)

기간 보험의 경우 전 보험기간 또는 일정 기간, 일정한 지리적 범위 내로 선박 운항을 제한하거나 일정한 항해 또는 해역을 제외시키는 담보가 설정되는 것이 일반적이다.

33) Mustill, Michael J. and Gilman, Joanthan C. B. "Arnould's Law of Marine Insurance and Average," Vol. 1 & 2, 16th ed. London, 1981, p678.

II. 목시담보

담보의 내용이 보험 증권 상에 명시되어 있지 않아도 피보험자가 당연히 지켜야 할 약속이 목시담보이다. 이는 해상보험계약에서 보험자의 보상책임을 확보하기 위해 당연히 인정되는 필요 불가결한 담보를 의미한다.³⁴⁾ 목시담보는 보험 증권에 조건을 구체적으로 명시하지 않았으나 계약 성립의 조건으로서 준수할 것을 요구하고 있기 때문에 명시담보와 동등한 효력을 발생시킨다.

목시담보의 종류를 요약하면 다음과 같다.

1. 감항능력담보(warranty of seaworthiness)

해상보험에 있어서의 감항능력이란 특정 항해에 있어서의 통상적인 위험에 견딜 수 있는 능력을 의미 하며 감항능력에 관한 일반적인 요건으로서는 첫째, 선박의 구조가 동질의 선박과 동일한 정도로 견고할 것, 둘째, 선박의 속구가 품질 및 수량 면에서 완전히 갖추어져 있을 것, 셋째, 적격의 선장 및 승무원을 충분히 승선시킬 것, 넷째, 충분한 식량을 구비할 것, 다섯째, 화물을 과적하지 않을 것, 여섯째, 충분한 연료를 갖출 것 등으로 피보험 항해가 수개의 단계로 구분되는 경우, MIA에서는 선박이 각 단계의 개시 시점에서 그 단계에 대하여만 감항능력을 갖추면 담보는 충족된다고 규정하고 있다. MIA상에 감항능력담보의 위반은 위반 시부터 보험자를 이후 면책시키고, 이러한 감항능력 담보 위반의 효과는 담보 위반과 손해 사이에 하등의 인과관계가 없어도, 또한 담보 위반이 손해 발생 전에 시정되어도 마찬가지로 발생하지만, 담보 위반 이전의 손해에 대해서는 위반의 효과가 영향을 미치지 않는다. 또한 감항능력에서는 객관적인 감항능력이 요구되기 때문에 주관적인 면에서 피보험자가 감항능력 확보를 위한 상당한 주의를 다했더라도 그 결과가 불감항으로 판명되면 감항능력담보 위반을 구성하고 보험자는 이후 면책된다.

34) Lambeth. R. J. "Templeman on Marine Insurance," 6th ed. London, 1986. p.36.

2. 적법담보(warranty of legality)

MIA에서 적법담보란 모든 피보험 항해가 합법적이어야 하며, 또 피보험자가 사정을 지배할 수 있는 한 그 해상 사업을 합법적으로 수행해야 한다는 담보 내용이다. 영법 상 해상보험계약의 대상인 항해는 적법하여야 하며, 위법한 항해는 당연히 법에 의하여 보호되지 않는다. 일반적으로 담보 위반의 경우 보험자의 이후 면책 또는 보험자에게 보험계약의 취소권을 부여하나, 적법담보 위반의 경우 보험계약은 원칙적으로 무효이다.



제3장 ITC-HULLS, 1983의 협회항행제한담보약관

제1절 협회항행제한담보약관의 의의

선박보험 증권 상에 명시 또는 첨부되는 명시담보의 하나로 선박 운항이 금지된 지역을 명시하고 있다.

이는 ITC-HULLS 제3조 담보위반(Breach of Warranty)과³⁵⁾ 관련된 것으로 화물, 운항, 항행구역, 예인, 구조 작업, 출항 일자에 관한 담보 위반이 발생할 경우에는 그 사실의 인지 후 즉시 보험자에게 통보하고, 보험자가 요구하는 보험 조건의 변경과 추가 보험료의 합의가 이루어지는 경우에 한해 계속 담보된다.

선박 운항의 특성상 운송인은 부득이하게 담보를 위반하게 되는 경우가 있으며, 이 경우에는 피보험자는 사고 발생 시 담보 위반으로 인한 보험금 지급을 받지 못하는 것을 방지하기 위해 사전에 보험자에게 담보 위반이 될 사실을 통지하고, 보험 조건과 추가 보험료가 양 당사자 간에 합의 된다면 화물, 운항, 항행구역, 예인, 구조 작업, 출항 일자에 관한 담보 위반에 한하여 계속 담보하겠다는 취지이다. 즉 보험자의 입장에서는 담보 위반이 있었을 때 그 위반을 이유로 보험자의 책임을 면하려는 것이 아니고 추가 보험료를 받아 계속하여

35) 3. BREACH OF WARRANTY

Held covered in case of any breach of warranty as to cargo, trade, locality, towage, salvage services or date of sailing, provided notice be given to the Underwriters immediately after receipt of advices and any amended terms of cover and any additional premium required by them be agreed.

3. 담보 위반

적하, 운항, 항행구역, 예항, 구조 작업, 출항 일자에 관한 담보 위반이 생기면 보험자에게 통지하고 추가 보험료에 대하여 합의하여야만 보험자의 보험금 지급 책임이 계속 유지된다.

담보는 그 위반 시부터 보험자가 책임을 면하기 때문에 아무리 사소한 것이라도 지켜져야 하며, 위반 시에는 사전에 보험자에게 통지하고 추가 보험료에 대해 합의하여야 보험이 계속된다.

책임을 지려는 것이 본래의 취지이며, 또한 이것은 피보험자의 의도나 편의를 위해서도 필요한 것이다.³⁶⁾

담보 위반에 관한 약관 중 항행구역(locality)에 관한 명시담보로 협회항행제한담보(institute warranties)가 있으며, 이는 사전에 보험자에게 통지하고 추가 보험료를 지불하면 계속 담보 되며, 협회항행제한담보의 경우에도 일정한 한도 내에서 합법적으로 인정된다.

즉 MIA, 제49조³⁷⁾에 의거해서도 항행 제한 위반의 경우를 합법적인 이로로 인정하고 있다고 보아야 할 것이다.

36) 박상갑, 「선박보험론」, 다솜출판사, 2006, pp63-64.

37) 49. Excuses for deviation or delay. - (1) Deviation or delay in prosecuting the voyage contemplated by the policy is excused - (a) Where authorized by any special term in the policy; or (b) Where caused by circumstances beyond the control of the master and his employer; or (c) Where reasonably necessary in order to comply with an express or implied warranty; or (d) Where reasonably necessary for the safety of the ship or subject-matter insured; or (e) For the purpose of saving human life, or aiding a ship in distress where human life may be in danger; or (f) Where reasonably necessary for the purpose of obtaining medical or surgical aid for any person on board the ship; or (g) Where caused by the barratrous conduct of the master or crew, if barratry be one of the perils insured against.

(2) When the cause excusing the deviation or delay ceases to operate, the ship must resume her course, and prosecute her voyage, with reasonable despatch.

(1) 보험 증권에 예정된 항해를 수행하는데 있어서 다음의 경우에는 이로 또는 지연이 허용된다.

(a) 보험 증권의 특약에 의해 인정되는 경우, 또는 (b) 선장과 그의 고용주의 지배권 외의 사정으로 기인하는 경우, 또는 (c) 명시담보 또는 묵시담보를 충족하기 위해 합리적으로 필요한 경우, 또는 (d) 선박 또는 보험의 목적의 안전을 위해 합리적으로 필요한 경우, 또는 (e) 인명을 구조하거나 또는 인명이 위험한 경우의 조난선을 구조하기 위한 경우, 또는 (f) 선박에 승선한 자에 대해 내과 또는 외과적 치료를 시행하기 위해서 합리적으로 필요한 경우 또는 (g) 선장 또는 선원의 악행이 피보험 위험의 하나인 경우에 선장이나 선원의 악행에 기인하는 경우.

(2) 이로 또는 지연을 허용하는 사유가 중지되었을 때에는, 선박은 상당히 신속하게 본래의 항로로 복귀하여 항해를 수행하여야 한다.

제2절 협회항행제한담보약관의 내용

I.W 약관은 1976년에 제정되었으며 총 6개 조항으로 항행구역(locality)과 적재화물 (cargo)로 구분되어, 제1조에서 제4조까지는 North American, Baltic, Arctic, Behring Sea Warranty로 동절기에 동결되는 북쪽 지역에 대한 항해를 제한하고 있으며, 제5조는 남극 항해를 제한, 제6조는 인도양에서의 하절기 석탄 수송 항해를 제한하고 있다.

협회항행제한담보약관³⁸⁾은 다음과 같다.

38) INSTITUTE WARRANTIES, 1.7.76

1. Warranted no:

- (a) Atlantic Coast of North America, its rivers or adjacent islands,
 - (i) north of 52° 10'N. Lat. and west of 50° W. Long.;
 - (ii) south of 52° 10'N. Lat. in the area bounded by lines drawn between Battle Harbour/Pistolet Bay; Cape Ray/Cape North; Port Hawkesbury/Port Mulgrave and Baie Comeau/Matane, between 21st December and 30th April both days inclusive.
 - (iii) west of Baie Comeau/Matane (but not west of Montreal) between 1st December and 30th April both days inclusive.
- (b) Great Lakes or St. Lawrence Seaway west of Montreal.
- (c) Greenland Waters.
- (d) Pacific Coast of North America its rivers or adjacent islands north of 54° 30'N. Lat.or west of 130° 50'W. Long.

2. Warranted no Baltic Sea or adjacent waters east of 15°E. Long.

- (a) North of a line between Mo (63° 24'N. Lat.) and Vasa (63° 06'N. Lat.) between 10th December and 25th May b.d.i.
- (b) East of a line between Viipuri (Vyborg) (28° 47'E. Long.) and Narva (28° 12'E. Long.) between 15th December and 15th May b.d.i.
- (c) North of a line between Stockholm (59° 20'N. Lat.) and Tallinn (59° 24'N. Lat.) between 8th January and 5th May b.d.i.
- (d) East of 22° E. Long, and south of 59° N. Lat. between 28th December and 5th May b.d.i.

3. Warranted not North of 70° N. Lat. other than voyages direct to or from any port or place in Norway or Kola Bay.

4. Warranted no Behring Sea, no East Asian waters north of 46° N. Lat. and not to enter or sail from any port or place in Siberia except Nakhodka

1. 북아메리카의 대서양 연안과 그 하천 또는 인근 도서
 - (1) 북위 52° 10' 북쪽 및 서경 50° 서쪽 지역
 - (2) 북위 52° 10' 남쪽 지역 중 12월 21일부터 4월 30일까지 다음 범위를 포함한 지역
 - 1) Battle Harbor와 Pistolet Bay를 연결한 선
 - 2) Cape Ray와 Cape North를 연결한 선
 - 3) Port Hawkesbury와 Port Mulgrave를 연결한 선
 - 4) Baie Comeau와 Matane을 연결한 선
 - (3) 12월 1일부터 익년 4월 30일 사이에 Baie Comeau와 Matane (Montreal) 서쪽 지역 (단 Montreal 서쪽은 제외)
2. 5대호 해역 및 Montreal 서쪽의 세인트로렌스 해로(Saint Lawrence Seaway)
3. 그린란드(Greenland) 해역
4. 북위 54°30' 북쪽 및 서경 130°50' 서쪽 지역에 해당하는 북아메리카 태평양 연안과 그 하천 및 인근 도서
5. 동경 15° 동쪽의 Baltic Sea 및 인근 해안
 - (1) 12월 10일부터 5월 25일까지 Mo(북위 63°24')와 Vasa(북위 63°60')를 연결한 선

and/or Vladivostok.

5. Warranted not to proceed to Kerguelen and/or Crozet Islands or south of 50° S. Lat. except to ports and/or places in Patagonia and/or Chile and/or Falkland Islands, but liberty is given to enter waters of south of 50° S. Lat. if en route to or from ports and/or places not excluded by this warranty.
6. Warranted not to sail with Indian Coal as cargo:-
 - (a) between 1st March and 30th June, b.d.i.
 - (b) between 1st July and 30th September, b.d.i., except to ports in Asia, not West of Aden or East of or beyond Singapore.

- (2) 12월 15일부터 5월 15일까지 Viipuri(Vyborg)와 Narva를 연결한 선의 동쪽
 - (3) 1월 8일부터 5월 5일까지 Stockholm(북위 59°20')과 Tallinn(북위 59°24')을 연결한 선의 북쪽
 - (4) 12월 28일부터 5월 5일까지 북위 59° 남쪽, 동경 22° 동쪽
6. Norway나 Kola Bay로 입 출항하는 항해를 제외한 북위 70°이북 지역에 대한 항해.
 7. 북위 46° 북쪽의 Behring Sea나 극동 항구, 그리고 Nakhodka와 Vladivostok을 제외한 Siberia에 있는 어떠한 항구나 장소
 8. Patagonia지역(Argentina)이나 Chile, Falkland Islands 지역을 제외한 남위 50° 남쪽 지역이나 Kerguelen 또는 Croset Island로의 항해
 9. 인도 산 석탄을 화물로 적재한 항해
 - (1) 3월 1일부터 6월 30일 까지
 - (2) 7월 1일부터 9월 30일 까지. 단 Aden 서쪽 또는 Singapore 동쪽 혹은 Singapore를 지난 곳을 제외한 나머지 항구로의 항해는 예외



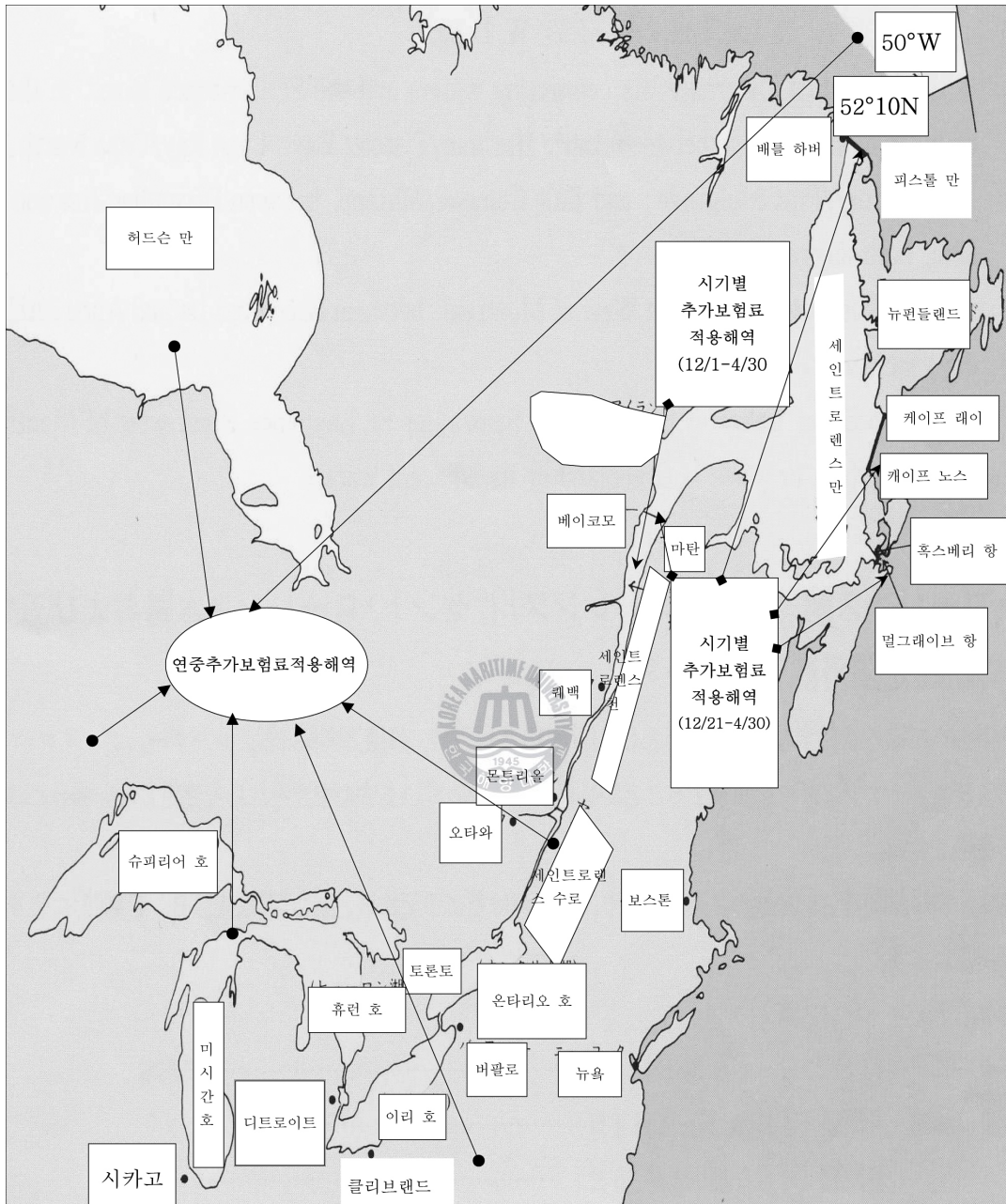
제3절 협회항행제한담보약관 해역의 도식화

협회항행제한담보약관상의 지역의 이해를 돕기 위해 지도³⁹⁾로서 나타내면 다음과 같다.

1. 북아메리카의 대서양 연안 : 그 하천 또는 그 인접 지역
2. 5대호 해역 및 Montreal 서쪽의 수로(Saint Lawrence Seaway)
3. Greenland 해역

39) 株式會社損保ジャパン. “船舶航路定限図,” 2008, pp5-17.

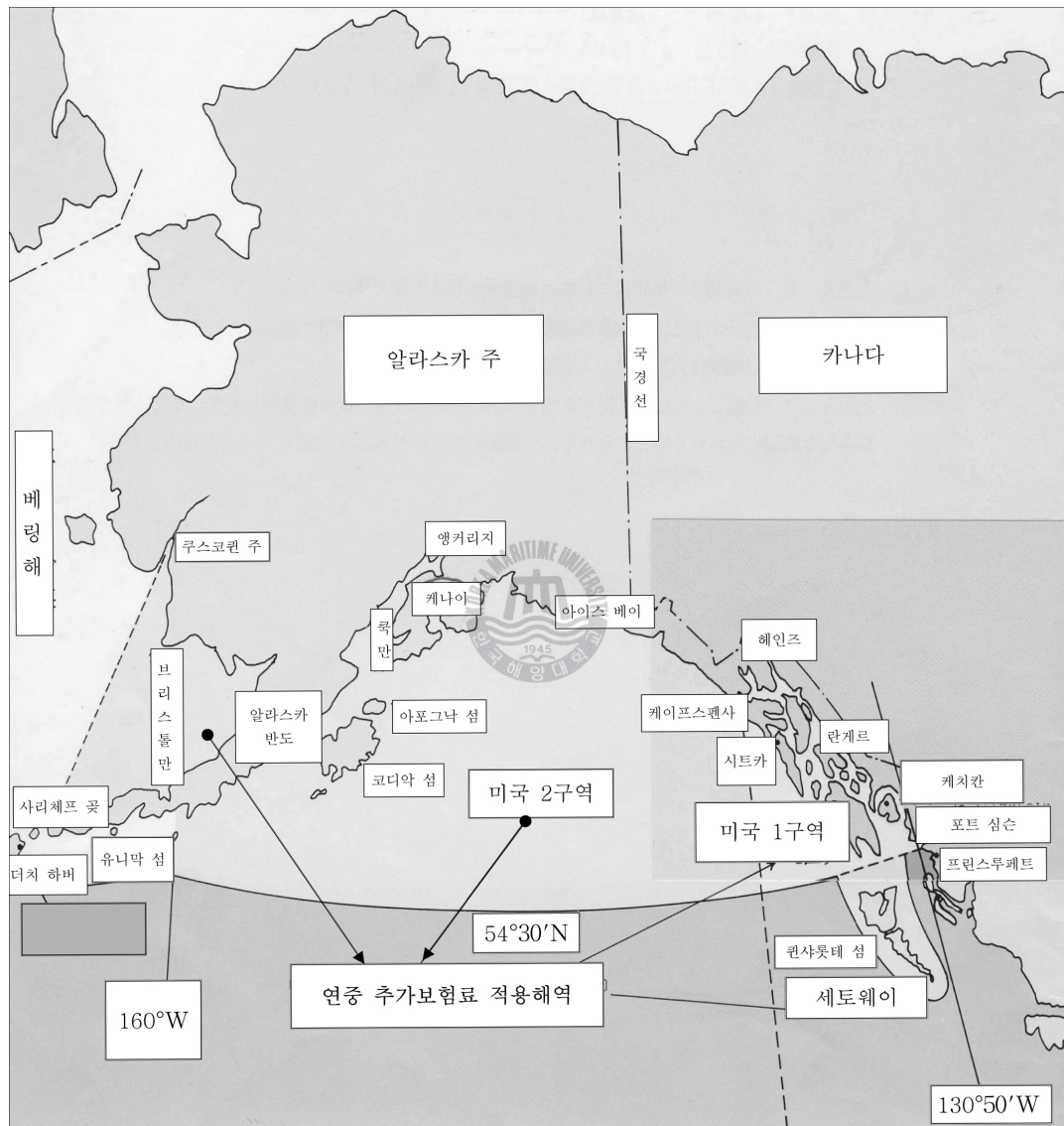
〈그림 3-1〉 북아메리카 대서양 연안, 5대호, 세인트로렌스 수로, 그린란드 해역



자료 : 株式會社損保ジャパン, 「船舶航路定限図」, 2008, p5.

4. 북위 54°30' 북쪽 및 서경 130°50' 서쪽 지역에 해당하는 북아메리카 태평양 해안, 도서 및 인접 수로

〈그림 3-2〉 북아메리카 태평양 해안



자료 : 株式會社損保ジャパン, 「船舶航路定限図」, 2008, p8.

5. 동경 15° 동쪽에 해당하는 Baltic Sea 및 인접 지역

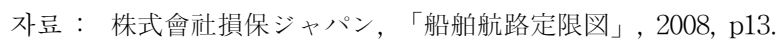
6. Norway나 Kola Bay로 입출항 하는 항해를 제외한 북위 70° 북쪽 지역의 항해

〈그림 3-3〉 발틱 해



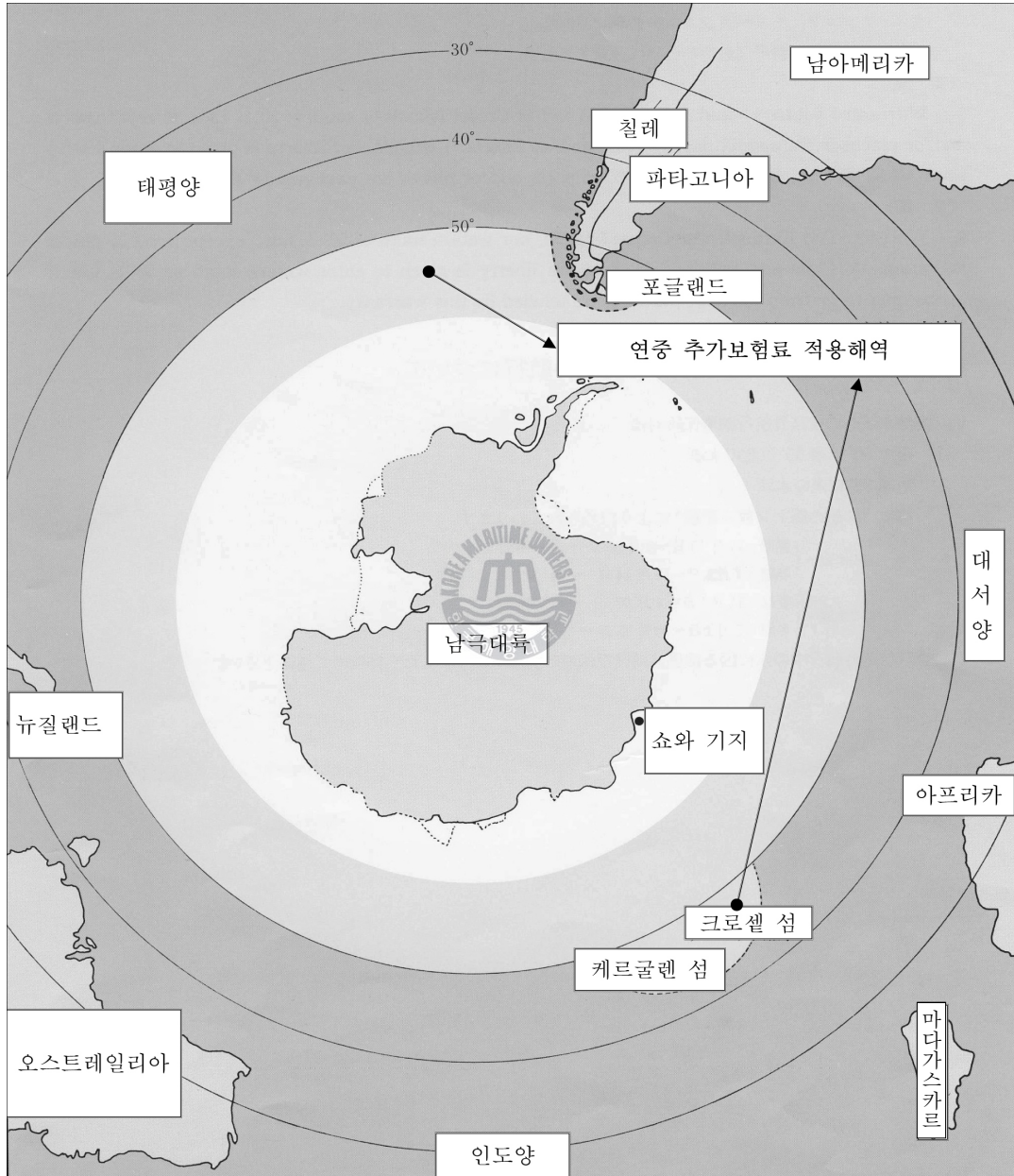
자료 : 株式會社損保ジャパン, 「船舶航路定限図」, 2008, p15.

〈그림 3-4〉 베링 해



8. Patagonia지역(Argentina)이나 Chile, Falkland Islands 지역을 제외한 남위 50° 남쪽 지역이나 Kerguelen 또는 Croset Island로의 항해.

〈그림 3-5〉 남아메리카 남단, Falkland / Kerguelen 또는 남빙양 수역



자료 : 株式會社損保ジャパン, 「船舶航路定限図」, 2008, p17.

이상에서 살펴본 바와 같이, I.W 약관이 ITC-HULLS에 첨부되어 사용될 경우, 담보 위반이 발생하면 ITC-HULLS 제3조 담보위반조항(Breach of Warranty)의 조건을 충족하고 계속 담보를 받을 수 있다.

실무상으로는 항로는 선박의 운항에 있어서, 선박의 안전에 직접적으로 영향을 미치는 요소이기 때문에, 보험계약의 체결 시에는 선박이 운항할 수 있는 항로를 제한하는 것이 일반적이다.

대부분의 선박보험 증권은 I.W 약관을 첨부하는 경우에도, 선주 입장에서 보험료 절감을 위해 보험증권의 명세서(schedule)상에 통상적인 운항구역(trading Limit)을 한정하고 있으며, 규정된 항해구역을 벗어나면, 담보 위반으로 사고가 발생해도 보험금을 받을 수 없기 때문에 담보 제외 구역을 항해할 경우에는 사전에 보험자에게 통지하고 보험자의 승인을 받아야 한다.

아울러 보험자에 의해 제시되는 표준 담보 조항의 문언으로는 항행제한구역으로 항해 시 특정 항해 장비를 장착하는 등의 요건을 요구하고 있으며 일반적으로 항행제한구역에 따라 통용되는 내용은 적절한 항해 장비와 통신 장비 그리고 자격 있는 선원의 승선, 특정 지역의 경우에는 도선사의 강제 승선과 해안경비대와 같은 공공 기관과의 교신 등을 반드시 하여야 한다고 명시되어 있으며 그 내용은 다음과 같다.



1. Behring Sea 또는 Okhotsk해의 항해⁴⁰⁾

40) (1) Warranted that Vessel properly fitted and equipped with operational radar, radio telephone, gyro compass, echo sounding device, loran, satellite navigator (GPS capable) and all to be operated by qualified personnel. Warranted not calling at any port or places or estuaries.

(2) (A) Warranted the Vessel properly fitted and equipped with operational radar, Radio, GMDSS, gyro compass, echo sounding device, and loran, satellite navigator(GPS capable) and all to be operated by qualified personnel.

(B) Warranted that a local pilot having an unrestricted tonnage license for the Waters of South Eastern Alaska be on duty on board the Vessel whilst navigating herein.

(3) “INSTITUTE WARRANTIES BERING SEA TRANSIT”

Insurance hereunder permits the insured vessel to use Bering Sea entering

(1) Behring Sea 또는 Okhotsk해를 항해할 경우에 당해 선박은 레이더, 무선 통신 전화, 자이로컴퍼스, 음파탐지기, 로란, 위성항법 장치를 장착하고 자격 있는 자가 운용하여야 함을 담보하여야 한다. 어떠한 부두나 특정 지역으로 기항 하지 않음을 담보하여야 한다.

(2) Behring Sea 또는 Okhotsk해를 항해할 경우에 당해 선박은 레이더, 무선 통신전화, 조난안전 장비, 자이로컴퍼스, 음파탐지기, 로란, 위성항법 장치를 장착하고 자격 있는 자가 운용하여야 함을 담보하여야 한다.

알래스카 남동쪽 해역을 항해 할 경우에는 자격 있는 도선사가 승선하여 선박을 운항하여야 함을 담보하여야 한다.

(3) Behring Sea 통과 항행 제한 담보

본 보험은 피보험 선박이 Behring Sea를 이용 Unimak 수로를 통과하고 Buldir Islands서부를 떠나(또는 그 반대로) 극동으로 (그리고 극동으로부터) 항해함을 허락하며 단 선박에 레이더, 로란, 해저음파 탐지기와 무선방향 탐지기가 장착되어 있어야 한다.

2. 시베리아 해안 및 사할린 도서의 항해⁴¹⁾

당해 선박은 레이더, 무선통신 전화, 자이로컴퍼스, 음파탐지기, 로란, 위성항법 장치를 장착하고 자격 있는 자가 운용하여야 함을 담보하여야 한다.

3. 알래스카 Cook Inlet지역의 항해⁴²⁾

through Unimak Pass and leaving West of Buldir Islands or vice versa, on through voyages to and from the Far East, Provided the vessel equipped with marine radar and loran and also sonic depth sounding apparatus and radio direction finder.

41) Warranted that Vessel properly fitted and equipped with operational radar, radio telephone, gyro compass, echo sounding device, loran, satellite navigator(GPS capable) and all to be operated by qualified personnel.

42) Warranted that Vessel properly fitted and equipped with operational radar, radio, radio telephone, gyro compass, echo sounding device, loran, satellite navigator(GPS capable) and all to be operated by qualified personnel. Warranted that a local pilot having an unrestricted tonnage license for the Waters of Cook inlet be on duty the Vessel while

선박은 레이더, 무선통신 전화, 자이로컴퍼스, 음파탐지기, 로란, 위성항법 장치를 장착하고 자격 있는 자가 운용하여야 함을 담보하여야 한다.

Homer 북쪽 해역을 항해 할 경우에는 Cook Inlet 수역의 자격 있는 도선사가 승선 하여 선박을 운항하여야 함을 담보하여야 한다.

4. St. Lawrence만의 항해⁴³⁾

(1) 선박은 무선방향 탐지기, 무선통신 전화, 레이더, 자이로컴퍼스, 음파탐지기를 장착하고 자격 있는 자가 운용하여야 함을 담보하여야 한다.

(2) S. Lawrence만으로 항행하려는 경우에는 입항 시에는 적어도 36시간 전에, 출항 시에는 적어도 24시간 전에 동부 캐나다 항로 시스템에 부속된 Ice Operation 직원과 연락하여 적절한 항로에 대한 조언을 받드시 구하여야 한다.

(3) S. Lawrence강으로 항행하려는 경우에는 캐나다 해안 경비교통국 으로부터 적절한 항로에 대한 조언을 받드시 구하여야 한다.

(4) 연속적으로 지역 운항을 할 경우에는 Ecareg Canada와 캐나다 해안 경비교통국으로부터 적절한 항로에 대한 조언을 받드시 구하여야 한다.

navigating north of Homer.

43) (1) The Vessel is equipped and properly fitted with radio direction finder, radio telephone, marine radar, gyro compass echo sounding device, all such equipment fully operated and manned by qualified personnel.

(2) Vessel intending to navigate the Gulf of S Lawrence must at least 36 hours before entering the Gulf on an inbound voyage, or at least 24hours before entering the Gulf on an outbound voyage, contact the Ice Operations Officer attached to the Eastern Canada Routing System know as Ecareg Canada, obtain recommendations and routings in connection with the proposed voyage and at all times comply with the same.

(3) Vessels intending to navigate in the St Lawrence river west of Sept. lies, contact the relevant Canadian Coast Guard Traffic Centre, obtain recommendations and routings in connection with the proposed voyage and at all times comply with the same.

(4) Vessels intending in continuous local trading maintain close contact with Ecareg Canada and the Canadian Coast Guard Traffic Centre as may be applicable, and comply with their recommendations. All other terms & conditions remain unaltered.

5. Hudson해협 항해⁴⁴⁾

- (1) 선박은 10월 15일 이전에 북위 60°의 Hudson 해협을 통과 하여야 한다.
- (2) Hudson 해협을 입출항 하기 전에 선박은 무선방향 탐지기, 영어 또는 불어를 구사하는 운영 요원이 사용하는 무선통신 전화, 레이더, 자이로컴퍼스, 음파탐지기를 장착하고 자격 있는 자가 운용하여야 함을 담보하여야 한다.
- (3) 선박은 북위 60°의 Hudson 해협을 통과하기 전에, Churchill로부터 항해하기 전에 Nordreg Canada라고 칭하는 북극 캐나다 선박 교통관리국과 연락하여 적절한 항로에 대한 조언을 반드시 구하여야 한다.



-
- 44) (1) The Vessel passes out of the Hudson Strait north of 60 degrees N. Latitude before the 15th October.
- (2) Before so processing into and at all times until so passing out of the Hudson Strait the Vessel is equipped and properly fitted with radio direction finder, radio telephone operated by English or French speaking operators, marine radar, gyro compass, echo sounding device, all such equipment fully operated and manned by qualified personnel.
- (3) The Vessel contacts the Arctic Canada Vessel Traffic Management System known as Nordreg Canada.
- (A) Immediately before proceeding into the Hudson Strait north of 60 degrees N. Latitude.
- (B) Immediately before sailing from Churchill, obtains its recommendations and routings in connection with the proposed voyage and at all times complies with the same Information.

제4장 ITC-HULLS, 1983상 협회항행제한담보약관의 문제점과 개선 방안

제1절 선박보험 약관상 협회항행제한담보약관의 제정 배경

ITC-HULLS 에서는 당사자가 항로정한(localities)을 제외한 협회항행제한담보약관(Institute Warranties)을 편입하는 것은 자유이지만 항행 제한에 대한 표준 규정을 삽입하지 않고 있다.

2003년 국제선박보험약관(International Hull Clauses : 이하 IHC라고 한다)의 항행제한조항(navigating limits clause)은 협회담보에 대한 개정 내용을 포함하고 있다.

특정 시점에서의 특정 지역 또는 특정일에 선박이 입항하거나 항해하거나 또는 체제하여서는 아니 된다고 명확하게 규정하고 있다.

이와 같이 항행 제한(trading limit)을 협회약관상에 규정으로 2003년 IHC에 명문화하기까지 어떠한 근거로 협회항행제한담보약관이 제정 되었는지 살펴볼 필요가 있다.

이는 곧 해상보험 증권의 변천 과정을 살펴보면 추론해야 될 것으로 우선 해상보험증권의 변천사를 살펴보면 다음과 같다.

I. 협회선박기간보험약관의 제정 과정

1. 로이드SG보험증권(Lloyd's SG Policy)의 출현

(1) 출현 배경

로이드 보험자들은 각자 개별적으로 사용하던 보험 증권 양식의 통일에 관한 필요성을 느끼어 로이드협회에서 통일된 보험 증권의 인쇄 양식을 1779년 1월 12일 결정하였으며, 이후 로이드회원(Lloyd's Member)들은 이 인쇄 양식만을 보험 증권으로 사용하였다. 인쇄된 보험 증권이 영국의 1795년 해상보험증권

인쇄 조례의 부칙과 MIA, 1906 제1부칙에 선박과 적하 양용의 표준 해상보험 증권 양식으로 채택되어 로이드보험증권(Lloyd's SG Policy)이된 것이다. 참고로, SG는 Ship, Goods의 줄임말이다.

로이드SG보험증권 양식의 특징은 증권(양식)이자, 약관이라는 점이다. 즉, 보험계약의 체결 사실 뿐만 아니라 보험계약의 내용인 보험자의 담보 범위까지도 전부 증권 상에 기재하고 있는 것이 대표적인 특징이다.

Lloyd's SG Policy는 1779년에 표준 양식으로 채택되기 전 약 200여 년 전부터 사용되기 시작하여 이 후 1982. 1. 1.(적하) 혹은 1983. 10. 1.(선박)의 MAR Form(New Marine Policy Form)의 출현 할 때까지 약 400여 년간 사용된 오래된 증권 양식으로서, 국내에선 아직도 해상적하보험에 있어 구 약관(ICC A/R, ICC W/A, ICC FPL)을 사용할 경우 SG. Policy Form에 첨부하여 증권을 발행·사용하고 있으며 구성 내용은 다음과 같다.

(2) SG Policy의 구성

1) 본문 약관 (20개 조항)

(A) 서두 문언 조항

(B) 보험계약자 성명 기재 조항

머리말 다음의 여백에는 피보험자를 위해 보험계약을 체결하는 자, 피보험자의 대리인 또는 중개인의 성명이 기입되어야 한다. 그러나 오늘날은 보험 증권 양식에 기재하므로 실제로 이 공란에 피보험자 명 등을 기입하지 않는다.

(C) 양도 조항

증권에 양도를 금지하는 문언이 없으면 손해 발생 이전, 이후를 불문하고 양도 가능하다.

(D) 소급 조항

(E) 발항 항에 관한 조항

(F) 보험의 목적에 관한 조항

(G) 선박 명 표시 조항

(H) 선장 명 및 선박 명 변경에 관한 조항

(I) 보험기간 약관

(J) 기항 정박 약관

- (K) 보험 평가 약관
- (L) 담보 위험 조항
- (M) 손해 방지 조항
- (N) 포기 조항
- (O) 보험 증권에의 구속력에 관한 조항
- (P) 보험자의 보상 약속에 관한 조항
- (Q) 보험료 영수 확인에 관한 조항 (약인 약관)
- (R) 소손해 면책을 조항
- (S) 영법 준거 조항
- (T) 선언 조항(Attestation Clause)

보험계약을 체결한 증거로서 보험회사의 책임자가 보험 증권에 서명하였음을 나타낸다. 영법에 의하면 해상보험계약은 원칙적으로 해상보험증권에 구현되어야 하며, 보험 증권에 구현되지 않으면 증거로써 인정되지 않는다. 단, 법인인 경우는 법인의 인장으로 충분하다.

2) 이태리 서체 약관

- (A) 포획나포부담보 약관
- (B) 동맹파업, 소요, 폭동 부담보 약관
- (C) 포획 나포 등 담보 시 준칙 약관

3) 난외 약관 (본문 약관을 제한하거나 보충하는 역할)

2. 협회선박기간보험약관(Institute Time Clauses)의 출현

SG보험증권 양식은 고풍이며 어려운 용어를 사용하고 있어 분쟁의 소지가 많으므로 이것을 보충하기 위한 약관이 1888년에 런던보험자협회(Institute of London underwriters)에 의해 제정되어 SG보험증권 양식에 첨부하여 사용하기 시작했다. 그리고 협회선박기간약관(Institute Time Clauses-Hulls)은 무역과 기타 환경의 변화에 따라 1952년 10월 1일자 개정 이후, 1959년 7월22일자, 1969년 10월 1일자, 1970년 10월 1일자, 1983년 10월 1일자 및 1995년 11월 1일

자 등 수차례 개정되었다.

1983년 ITC-HULLS의 개정에서 보장 내용에는 실질적인 변경이 없었으나, 약관의 근본적인 개정이 이루어 졌으며, 이중 1983년에 SG보험증권 양식을 폐지하여 새로운 선박보험 약관을 제정한 것은 영국의 보험 업계가 의도한 바와 같이 종래의 SG보험증권 양식을 전제로 하는 약관과 마찬가지로 널리 사용되고 있다.

1983년에 SG보험증권 양식이 폐지되고 약관의 형식은 참신한 것으로 되었지만 보험 담보의 내용에 대해서는 SG보험증권 양식의 근간인 위험 조항 자체는 ITC-HULLS에 적절하게 포함되어 있기 때문에 이 점에 있어서 기본적인 변경은 없다고 할 수 있다.

1995년 11월 1일 개정 이후, 런던보험자 협회를 흡수 합병한 런던의 국제언더라이팅 협회(IUA)가 2003년 11월 1일에 국제선박보험약관(IHC)을 공표하였으며, 현재까지는 IHC(2003)와 ITC-HULLS, 1983이 함께 사용되고 있으며 런던의 선박 보험 업계에서는 이 약관이 선박 보험의 표준 약관으로 자리매김하기를 기대하고 있는 실정이다.



3. New Marine Policy Form (MAR Form)의 출현

Lloyd's SG Policy (Form)는 그 내용이 현대 해상보험의 요구에 맞지 않고 문장도 혼란하여 이해하기 어려운 점이 많았다. 20세기에 들어 세계 각지에서 SG Policy의 개정에 대한 필요성이 제기되었으며, 1963년 L. J. Kent경의 로이즈보험증권 개혁론이 발표되고, 1968년 UNCTAD에서 해상보험에 관한 법률, 약관, 관례 등을 개발도상국의 경제 이익의 유지, 향상에 이바지하도록 재검토되어야 한다는 것이 결의되는 등 로이즈보험증권의 개혁론이 고조되자 결국 런던합동적하위원회(Joint Cargo Committee)에서는 1981년 7월 1일에 새로운 해상보험증권양식(Marine Policy Form) 및 협회적하약관(Institute Cargo Clauses)을 공표 하여 1982. 1.1.부터 시행하였다. 1983년에는 런던합동선박위원회(Joint Hull Committee)에서도 선박보험에 대해서도 각종 특별 약관(Institute Clauses)을 개정하면서 신 해상보험증권양식(Marine Policy Form)을 사용하기

시작하여 현재에 이르고 있다.

4. 구 SG Policy Form과 신 MAR Form에서의 증권 및 약관 체계의 차이점

(1) SG Policy는 증권 양식이자 보통약관(특별 약관의 내용을 포함하고 있음)의 혼합 형태이지만, MAR Form은 단지 증권 양식일 뿐이며 다만 여기에 보통약관과 약인약관이 인쇄되어 있다. 따라서 실제적인 담보 위험 등 제반 보험계약 내용을 담고 있는 특별약관(Institute Time Clauses 등)이 MAR Form에 첨부되어야만 비로소 완성된 해상보험증권이 될 수 있는 것이다.

(2) MAR Form은 SG Policy에서 난해하게 표현되어 있던 고어 체의 보험증권 본문(Policy Body)은 폐지되고 간소한 양식이 되었다. 즉 보험계약의 증거서류로서 필요한 최소한의 조항인 약인 약관, 난외 약관만을 규정하고 있다.

(3) SG Policy Form의 본문 약관 중 중세 영어로 표현된 위험 조항과 현대의 보험계약에 불필요한 조항인 선장 명 기입 조항, 기항 정박 조항 등은 삭제되었고, 소손해 면책 조항(Memorandum) 등도 함께 사라졌다.

(4) 소급 조항(Lost or Not Lost Clause), 손해 방지 조항(Sue & Labour Clause), 포기 조항(Waiver Clause), 위험 조항 등 중요 조항은 MIA, 1906의 관련 규정을 기초로 현대어로서, 협회적하약관(Institute Cargo Clauses) 또는 협회선박약관(Institute Hull Clauses)에 다시 규정되었다.

II. 협회항행제한담보약관의 도입

현재 사용되고 있는 협회항행제한담보약관(Institute Warranties)은 1976년 7월 1일에 제정된 것으로 협회선박기간보험약관에 첨부되어 사용되고 있다.

I.W 약관은 MIA 제45조 항해의 변경⁴⁵⁾과 관련된 약관으로 영국 해상 보험

45) 45. change of voyage -(1) Where, after the commencement of the risk, the destination of the ship is voluntarily changed from the destination contemplated by the policy, there is said to be a change of voyage. (2) Unless the policy otherwise provides, where there is a change of voyage the insurer is discharged from liability as from the time of change, that is to say, as from the time when the determination to change it is manifested; and it is immaterial that the ship may not in fact have left the course of voyage

법 상, 항해의 변경은 위험 개시 후에 선박의 목적지가 보험 증권에 의해 예정된 목적지로부터 임의로 변경되는 것인데 이 경우에 항해의 변경이 피보험자의 의도를 조건으로 하는 것이라면 항해의 변경 전에 보험자에게 통지하고 보험자가 요구하면 추가 보험료를 납부하여야 보험계약이 유효하게 존속하게 된다. 만약, 보험계약자가 통제할 수 없는 상황 (선주의 의도 등)에서 발생되었다면 그 사실을 아는 즉시 보험자에게 통지 하고 보험자가 추가 보험료를 요구하면 이를 지급하여야 유효하게 보험계약이 존속된다.

1779년에 채택된 Lloyd's SG Policy는 산업혁명에 따른 국제 무역과 국제 해상운송의 급속한 발전으로 문제점이 노출되어 약관 문언의 통일과 표준화에 대한 필요성이 제기되었다. 국제 무역과 해상운송이 분화, 발전함에 따라 선박과 적화에 공통으로 사용 되어 온 SG Policy도 선박보험과 적하보험을 구분하여 최초로 선박보험약관(ITC, HULLS, 1888)을 특약으로 SG Policy에 첨부하여 사용하게 되었으며, 협회항행제한담보약관(Institute Warranties 1/7/76)도 이러한 맥락에서 채택되게 되었다.

결론적으로 이러한 보험 증권 양식을 통일화 시키는 과정에서 협회항행제한 담보약관의 제정을 통해 선박의 항행 제한 구역을 명확히 규정함으로써 보험자와 피보험자의 분쟁을 피하게 되었다.

제2절 협회항행제한담보약관의 문제점

I. 협회항행제한담보약관의 문제점

1. 문제점의 제기

contemplated by the policy when the loss occurs.

- (1) 위험 개시 후 선박의 목적지가 보험 증권에 정하여진 목적지로부터 임의로 변경되는 경우에, 항해의 변경이 있었다고 말한다. (2) 보험 증권에 별도의 규정이 있는 경우를 제외하고, 항해의 변경이 있는 경우에는 보험자는 그 변경 시부터, 즉 항해를 변경할 결의가 명백한 때부터 책임이 해제된다. 그리고 손해 발생 시 선박이 보험 증권에 정하여진 항로를 실제 떠나지 않았다는 사실은 중요하지 아니하다.

1779년에 채택된 로이즈보험증권을 사용하게 되면서 적용 되어 온 선박의 항행제한 지역은 1976년 7월 1일 명문화된 약관으로 제정된 협회항행제한담보약관상의 항행제한 구역을 크게 벗어나지 않은 것으로 추정되며, 단지 추가 보험료를 지불하고, 선박의 적정 항해 장비의 구비와 기타 피보험자가 준수해야 할 사항을 명시하고 있을 뿐이다.

현행 적용되고 있는 I.W 약관의 제정 시기를 고려할 때, 약 30년이 지난 현 시점에서 선박 건조 기술의 발달로 인한 선박의 대형화, 국제 조약 및 법규를 통한 최신 항해 장비의 법정 구비, 기후의 변화 등 협회항행제한담보약관의 적용 여부에 대한 의문점이 발생하는 것은 당연하다.

또한 실무적으로 피보험자인 선주의 입장에서 I.W 약관상 명시된 지역을 선박이 항행하게 될 경우에 부담해야 할 추가 보험료는 보험자가 제시하는 대로 지불되고 있다.

따라서 시대의 변천에 따른 제반 여건을 감안한 현행 I.W 약관의 수정 및 추가 보험료의 재 산정이 필요하다 할 것이다.

2. 선박보험 요율의 산정 요소



선박보험에 있어서의 요율 산정은 선박 자체의 형태가 다양하므로, 일률적인 기준은 없다고 보는 것이 타당하다. 선박보험은 다른 보험 종목에 비해 계약 건수가 매우 적은 반면에 한 적당 보험금액이 거액인 경우가 많으므로, 보험료 산정의 가장 중요한 근거가 되는 대수의 법칙에 만전을 기하기가 곤란하다. 이 때문에 선박 보험의 보험료 산정은 국제적인 차원에서 타국 선박의 손해율에 의해 영향을 받게 되는 경우가 많지만 대체로 다음과 같은 여러 가지 요소를 복합적으로 고려하여 산정하게 된다.

(1) 선박의 총톤수 및 재화중량톤수, 선령, 의장 및 장비

(2) 선급의 유지 여부

선급의 유지 여부는 선박의 관리 상태 및 내항성 여부를 판단할 수 있는 기준이 될 수 있으므로, 선박보험은 특수한 경우를 제외하고는 선급 유지를 담보 조건(warranty)으로 하기 때문에, 선급을 유지하지 않은 선박에 대하여는 보험

요율도 상대적으로 높을 뿐만 아니라 별도의 현상 검사를 요구하기도 한다.

(3) 선박의 용도

일반 화물선, 컨테이너선, 살물선, 유조선, 어선, 여객선 또는 예인선 등 그 선박의 용도가 무엇 인가에 따라 보험자가 고려하게 될 위험 측정의 기준이 달라지며, 이는 적재 화물 종류의 경우도 마찬가지이다.

(4) 운항 구역

선박보험의 협회항행제한담보약관에서 정한 항해구역 내에서만 담보가 되어지며, 이를 벗어나 항해할 경우에는 반드시 보험자에게 사전 통지 후 추가 보험료의 합의를 한 후에 항해를 해야만 담보가 이루어진다.

(5) 보험 조건

담보 범위를 결정하는 가장 중요한 사항으로 실무상 기본적으로 많이 사용되고 있는 조건으로는 ITC(Hulls) 3/4 RDC⁴⁶⁾, ITC(Hulls) FPL Unless 3/4 RDC⁴⁷⁾, ITC(Hulls) TLO Inc. SC/SL⁴⁸⁾ 등이 있다.

(6) 선박의 관리

선박의 관리 및 유지 상태(maintenance)는 사고의 확률과 연관이 있는 사항으로 부보 하기 전에 보험자가 선박의 실제 검사를 하는 경우도 있다.

(7) 이재율(Loss Ratio)

선박 관리자나 선주에 대한 이재율은 요율 책정에 절대적인 영향을 미치며, 선박의 소유자가 누구냐 보다는 관리자가 누구냐에 따라 보험료가 변경되는 요인이 크다.

(8) 보험가액 및 보험금액

선박 보험은 기평가보험료(valued policy)로서 보험 가액은 보험자와 피보험

46) ITC(Hulls)약관에 기재된 보상 내용을 변경 없이 이용하고자 할 경우에 사용되는 조건으로, 충돌 시 보험금 책임(RDC-Running Down Clause)에 대해 보험자가 3/4 을 부담하는 것으로, 보험 가입 시 협의에 의해 충돌 시의 보험금 지급 비율을 조정 할 수 있다.

47) ITC(Hulls)약관에 기재된 담보 내용을 일부 축소시킨 약관으로, 전손과 공동 해손을 담보하며 분손의 경우 단독 해손은 좌초, 침몰, 화재 및 폭발, 충돌로 인한 것만 보상하며 악천후 등으로 인한 분손은 담보하지 않는다.

48) 보상 범위를 가장 축소시킨 약관으로 물적 손해로는 전손만을 담보하며, 비용 손해로는 구조료 및 손해 방지 비용만을 담보한다. 충돌 배상 책임은 담보하지 않는 것이 원칙이나, 이를 변형하여 특별히 부보 하는 경우도 있다.

자가 합의한 협정 가액을 말한다. 이것은 특히 추정전손(constructive total loss)을 결정하는 데 있어 중요한 역할을 한다. 한편, 보험금액은 보험 사고 시 보험자의 보상 한도를 말하는데, 특별한 경우 이외에는 보험가액과 동일하게 하고 있다. 보험료는 보험금액에 보험요율을 곱하여 계산하므로 보험 가액 및 보험금액은 요율 산정에 있어 중요한 사항이다.

(9) 선단의 보험 가입 규모

1척의 선박만을 소유하고 있을 때와 선단을 구성하고 있을 때, 선박의 성능이 동등하다 하더라도 보험요율은 상당한 차이를 갖게 된다. 왜냐 하면, 1척의 선박을 소유한 선주의 선박 보험에 있어서는 이재율(loss ratio)이 변동하기 쉬운 성질을 갖고 있으나, 선단일수록 변동 폭을 작게 하는 이점을 갖고 있기 때문이다. 다시 말하면, 선단의 경우 거대 위험에 노출되더라도 단기간 내에 그 손해를 쉽게 보전할 수 있다는 장점이 있다는 것이다.

따라서 선박보험에서는 개개의 선박보다는 선단을 단위로 해서 요율을 산정하는 것이 일반적이다. 전형적인 선단의 보험 가입에 있어서 보험자는 모든 선박의 보험 조건과 위험 개시 일이 동일하게 되어 이재율 산정 시 보험료의 산정이 용이할 뿐 아니라 일시에 보험료를 받을 수 있다는 장점이 있으며, 또한 개별적으로 계약할 때 매번 있어야 할 수고와 경쟁을 피할 수 있다는 점에서 선단으로 계약 시 약간의 요율의 할인을 하고 있다.

(10) 보험기간

선박 보험의 요율은 통상 보험기간이 12개월 단위로 산정되나, 12개월이 아닌 단기 요율도 있다.

3. I.W 약관상의 항해 제한구역 항해 시 추가 보험료 산정 기준

(1) 실무상 이재율에 상관없이 당해 항차 항행 선박의 연간 선체 보험료 대비 약 10-15%를 일률적으로 적용하고 있다.

1) 오호츠크 해 및 베링 해 : 연간 선체 보험료 기준 약 15%(10월 운항 기준)

2) 오대호 지역 : 연간 선체 보험료 기준 약 10%(10월 운항 기준)

- (2) 선체 보험료의 경우 매년 갱신(Renewal)시 마다 이재율 및 선박의 유지, 관리에 대한 선사의 투자비용 및 선원 자질 향상에 대한 개선안 등을 가지고 보험자와 피보험자가 협의를 하나 본 추가 보험료에 대해서는 당사자 간에 협의가 없이 일방적으로 보험자가 제시하는 보험료를 피보험자가 부담해야 한다.

4. 근본적인 문제점

보험자의 입장에서 일방적으로 제시하는 I.W 약관상의 항해 제한구역 항해시의 보험료 산출에 대한 정확한 근거를 보험자는 피보험자에게 제출하여야 함에도 불구하고 현실적으로 이루어지지 않고 있으므로 이 문제에 대한 합리적 해결 방안이 모색되어야 한다.

II. ITC-HULLS의 협회항행제한담보약관과 일본의 준용담보약관과의 비교

1976년에 7월 1월에 제정된 I.W 약관상의 항행 제한구역을 일본 보험자가 사용하고 있는 다음의 표⁴⁹⁾로 도식화하여 살펴보면서 현행 적용되고 있는 보험료 수준이 적합 한가 살펴보면 다음과 같다.

1. I.W 약관 제4조 기준

(1) I.W 약관 기준 보험료 부과 지역

북위 46° 이북의 베링 해(Behring Sea)나 극동 항구, 그리고 나홋카(Nakhodka)와 블라디보스토크(Vladivostok)를 제외한 시베리아(Siberia)에 있는 어떠한 항구나 장소의 입출항을 금함

(2) 일본 손해 보험사에서 사용하는 항행 제한구역의 보험료 부과 지역

1) 베링 해(Behring Sea)

2) 베링 해(Behring Sea)연안(하천 및 인접된 섬들 포함) 및 북위 46° 이

49) 株式會社損保ジャパン. “船舶航路定限図,” 2008, pp5-18.

북, 동경 180°이서의 아시아 수역. 단 아래의 지역은 추가 보험료 부담 없음

(A) 블라디보스토크(Vladivostok), 나홋카(Nakhodka)

(B) 3월 15일부터 11월 14일까지 사할린(Sakhalin) 및 니콜라에브스크(Nikolayevsk), 마고(Mago)부터 블라디보스토크(Vladivostok)까지의 시베리아 연안(하천 및 인접된 섬들 포함)을 항행하는 경우

(C) 항행 제한구역 내의 각 항구 간을 항행하기 위해 단지 통과하는 경우

(3) I.W 상 항행 제한구역과 일본준용담보약관상의 항행 제한구역 비교도표

1) 베링 해, 오토츠크 해, 알류산 도 수역 항해 시

(Deviation to Bering Sea(south of 65° N. Lat) Sea of Okhotsk, Alutian Islands Waters)

〈표 4-1〉 항행제한구역 : 베링 해, 오토츠크 해, 알류산 도 수역(1)

개별 항해 당	기간	추가보험료	
		I.W 약관	일본준용약관
<1>페트로파블르스크(Petropavlovsk) (캅차카 섬)	연중	있음	없음
<2>알류산(Aleutian) 섬 부근 (북태평양, 알류산 섬 남쪽)	연중	있음	없음
<3>베링 해(북위 65° 남쪽)와 오토츠크 해	연중	있음	조건부 부담
(1)어선과 냉동운반선을 제외한 선박	연중	있음	3/1-10/31 사이만 있음
(2)어선, 냉동운반선	연중	있음	11/1-2/28 사이만 있음
	연중	있음	

〈표 4-2〉의 지역은 특정 기간 중에는 일본준용담보약관상으로는 추가 보험료 부담이 필요 없는 지역이다. 단 오토츠크 해 (사할린, 시베리아 연안 수역은 제외) 수역에 한정한다.


〈표 4-2〉 항행제한구역 : 베링 해, 오호츠크 해, 알류산 도 수역(2)

개별 항해 당	기간	추가 보험료	
		I.W.약관	일본준용약관
북위 55° 북쪽, 동경140° 동쪽	연중	있음	6/2-10/31 사이는 없음
북위 53° 북쪽, 동경140° 서쪽	연중	있음	6/2-10/31 사이는 없음
북위 46° 북쪽, 쿠릴 섬과 캄차카 섬 서쪽	연중	있음	5/2-11/30 사이는 없음

2) 베링 해 통과 시 (Bering Sea Transit)⁵⁰⁾

선박이 베링 해를 통과 할 때에는 북태평양 횡단 항로 내에서 항해를 하고, 적정 해도와 적정 항해 장비를 구비하고 자격 있는 자가 운영하는 요건만 충족시키고 사전에 보험자에게만 통지하면 추가 보험료 없이 항해 가능하다.

〈표 4-3〉 항행제한구역 : 베링 해, 오호츠크 해, 알류산 도 수역(3)

개별 항해 당	필요 장비
1) 유니막(Unimak) 통항	 (1) 해상 레이더 (2) 위성항법 장치 또는 로란 (3) 음파 탐지기 (4) 자이로컴퍼스 (5) 기상 전송 기록 장비
2) 허버트(Herbert) 섬과 유나스카(YUNASKA) 섬 사이	
3) 암묵타 (Amukta) 통항	
4) 암치트카(Amchitka) 통항	
5) 불디르(Buldir) 섬과 아투(Attu) 섬 사이	
6) 아가투(Agattu) 섬과 아투(Attu) 섬 사이	
7) 아투(Attu) 섬 서쪽	

50) No A.P required for vessels complying with the following conditions.

Annual approval with No A. P. can be applied to vessels continuously transit within the trans-north pacific route subject to advance notice to our company.

(1) The vessel should have on board the latest appropriate hydro graphic charts.

(2) The vessel should be properly equipped and fitted with the following navigation instruments

(3) And should be fully operated by qualified personnel.

- 3) 사할린, 시베리아, 오흐츠크 해 수역 항해 시, 단 냉동운반선, 어선의 경우는 제외

(Deviation to Port or Place in Sakhalin. Siberia, Sea of Okhotsk)

〈표 4-4〉 항행제한구역 : 사할린, 시베리아, 오흐츠크 해 수역

개별 항해 당	기간	추가 보험료	
		I.W.약관	일본준용약관
<1> 사할린 연안(Coast of Sakhalin)			
(1) 사할린 연안, 북위 50° 북쪽	11/15-3/14	있음	11/15-11/30 사이는 없음
			12/1-12/10 사이만 있음
			12/11-3/14 사이만 있음
(2) 사할린 연안, 북위 46° 북쪽, 북위 50° 남쪽			
A. 사할린 동쪽 연안	11/15-3/14	있음	11/15-11/30 사이는 없음
			12/1-1/10 사이만 있음
			1/11-3/14 사이만 있음
B. 사할린 서쪽 연안	11/15-3/14	있음	11/15-11/30 사이는 없음
			12/1-3/14 사이만 있음
C. 잘리브 아니바(Zaliv Aniva)	11/15-3/14	있음	11/15-12/31 사이는 없음
			1/1-3/14 사이만 있음
<2> 시베리안 연안(Coast of Siberia)			
(1) 북위 46° 북쪽, 니콜라예브스크(Nikolayevsk)와 마고(Mago) 남쪽	11/15-3/14	있음	11/15-11/30 사이는 없음
			12/1-3/14 사이만 있음
(2) 북위 46도° 남쪽	11/15-3/14	있음	연중 없음
<3> 상기 <1><2> 외의 오흐츠크 해(Sea of Okhotsk)			
(1) 북위 55° 북쪽, 동경 140° 동쪽 :	연중	있음	6/2-10/31 사이는 없음
			11/1-6/1 사이만 있음
(2) 북위 53° 북쪽, 동경 140° 서쪽 :	연중	있음	6/2-10/31 사이는 없음
			11/1-6/1 사이만 있음
(3) 북위 46° 북쪽, 쿠릴 섬과 캄차카 섬 서쪽	연중	있음	5/2-11/30 사이는 없음
			12/1-5/1 사이만 있음

I.W 상 3/15-11/14 사이는 추가 보험료 부담 없음

(4) I.W 상 항행제한구역과 일본준용담보약관상의 항행제한구역의 비교도표에서 살펴 본 바와 같이, I.W 약관 제4조에서 명기하고 있는 북위 46° 이북의 베링 해(Behring Sea)나 극동 항구, 그리고 나홋카(Nakhodka)와 블라디보스토크(Vladivostok)를 제외한 시베리아(Siberia)에 있는 항구나 해역에 대한 추가 보험료 부담 범위는 일본준용담보약관상 적용하고 있는 추가 보험료 부담 범위보다 상당히 광범위 한 것을 알 수 있다. 이는 북위 46° 이북 지역에서의 일본 선박의 항해가 오랜 기간 이루어져 왔으며, 특히 일본 어선의 조업과 어획물 운반에 사용된 냉동운반선의 항해가 상당 기간 이루어진 것으로 이 지역에 대한 선박의 항해와 관련한 위험 측정에 대한 제반 자료를 상당히 축적한 결과 I.W 상 항행제한구역보다 세밀하게 지역을 분류하여 추가 보험료를 산정하고 있다 할 것이다. 따라서 현실적으로 대다수의 선박이 상기 지역을 항해할 경우 I.W 약관에 의거하여 추가 보험료를 부담하고 있는 실정으로 I.W 상 항행 제한구역도 일본준용담보약관상의 항행 제한구역 및 추가 보험료 산정 기준을 면밀히 검토하여 북위 46° 이북의 베링 해(Behring Sea) 및 기타 지역의 항행 제한구역 재조정에 대한 검토가 있어야 할 것이다.



2. I.W 약관 제1조 기준

(1) I.W 약관 기준 보험료 부과 지역

1) 북아메리카의 대서양 연안 : 그 하천 또는 그 인접 지역

(A) 북위 52° 10' 북쪽 및 서경 50° 서쪽 지역

(B) 북위 52° 10' 남쪽 지역 중 12월 21일부터 4월 30일까지 다음 범위를 포함한 지역

- a) 배틀 하버(Battle Harbor)와 피스톨렛 만(Pistolet Bay)을 연결한 선
- b) 케이프 레이(Cape Ray)와 케이프 노스(Cape North)를 연결한 선
- c) 혹스베리 항(Port Hawkesbury)과 멀그레이브 항(Port Mulgrave)을 연결한 선
- d) 베이 코모(Baie Comeau)와 마탄(Matane)을 연결한 선

(C) 12월 1일부터 익년 4월 30일 사이에 베이 코모(Baie Comeau)와 마

탄(몬트리올) (Matane(Montreal)) 서쪽 지역 (단 Montreal 서쪽은 제외)

2) 5대호 해역 및 몬트리올(Montreal) 서쪽의 수로(Saint Lawrence Seaway)

3) 그린란드(Greenland) 해역

4) 북위 54°30' 북쪽 및 서경 130°50' 서쪽 지역에 해당하는 북아메리카 태평양 해안, 도서 및 인접 수로

(2) 일본 손해 보험사에서 사용하는 항행제한구역의 보험료 부과 지역

1) 북아메리카의 대서양 연안(하천 및 인접된 섬들 포함)

(A) 북위 52° 10' 북쪽 및 서경 50° 서쪽 지역

(B) 12월 21일부터 4월 30일까지 다음 범위를 포함한 지역

a) 배틀 하버(Battle Harbor)와 피스톨렛 만(Pistolet Bay)을 연결한 선

b) 케이프 레이(Cape Ray)와 케이프 노스(Cape North)를 연결한 선

c) 혹스베리 항(Port Hawkesbury)과 멀그레이브 항(Port Mulgrave)을 연결한 선

d) 베이 코모(Baie Comeau)와 마탄(Matane)을 연결한 선

(C) 12월 1일부터 익년 4월 30일 사이에 Baie Comeau와 Matane(Montreal), Montreal 동쪽의 세인트로렌스 하천(Saint Lawrence Seaway)

2) 5대호 해역 및 Montreal 서쪽의 수로(단 Montreal 서쪽은 제외)

3) 그린란드(Greenland) 해역

4) 서경 130°50' 서쪽의 북아메리카 태평양 연안(하천 및 인접 섬들 포함), 북위 54°30' 북쪽, 서경 160° 동쪽의 북태평양 수역. 단, 각 항구 간 항행을 위해 통과하는 경우는 제외

(3) I.W 상 항행 제한구역과 일본준용담보약관상의 항행 제한구역 비교도표

1) 세인트로렌스 만, 세인트로렌스 강 / 수로, 오대호 수역 항해 시

(Deviation to Gulf of St Lawrence, St. Lawrence River, St. Lawrence Seaway and Great Lakes)

〈표 4-5〉 항행제한구역 : 세인트로렌스 만, 세인트로렌스 강 / 수로, 오대호 수역

개별 항해 당	기간	추가 보험료	
		I.W 약관	일본준용 약관
<1>몬트리올(Montreal) 동쪽			
(1)세인트로렌스(St. Lawrence) 만 Battle Harbour /Pistolet Bay; Cape Ray / Cape North; Port Hawkesbury / Port Mulgrave Baie Comeau / Matane를 연결 한 선	12/21 - 4/30	있음	있음
(2)세인트로렌스(St. Lawrence) 강 Baie Comeau / Matane 와 Montreal동쪽	12/1 - 4/30	있음	있음
<2>오대호(Great Lakes)와 세인트로렌스 (St. Lawrence) 수로 몬트리올(Montreal)을 제외한 서부 몬트리올	기간은 세인트로렌스 수로국(St. Lawrence Seaway Authority) 에서 정함	있음	있음

- (1) Baie Comeau 또는 Matane지역의 세인트로렌스 만으로 기항하는 선박에 대해서만 추가 보험료를 적용한다.
- (2) S. Lawrence만으로 항행하려는 경우에는 동부 캐나다 항로 시스템에 부속된 Ice Operation 직원과 연락 하여 조언을 받드시 구하여야 한다.
- (3) S. Lawrence강으로 항행하려는 경우에는 캐나다 해안경비교통국 으로부터 적절한 항로에 대한 조언을 받드시 구하여야 한다.
- (4) 세인트로렌스 해로(서부 몬트리올) 또는 오대호로 항행하려는 경우에는 세인트로렌스 해로 관제소, 캐나다 해안경비교통국, 캐나다 해안경비대, 캐나다 해안경비교통국 "Ice Toronto" 또는 선박 교통 서비스 시스템으로부터 적절한 항로에 대한 조언을 받드시 구하여야 한다.

2) 그린란드 수역 항해 시

Deviation to Greenland Waters

〈표4-6〉 항행제한구역 : 그린란드(Greenland) 수역

개별 항해 당	기간	추가 보험료	
		I.W 약관	일본준용약관
<1> 북위 70° - 북위 75°	연중	있음	1/1-5/31 사이는 없음
<2> 북위 60° - 북위 70°			
<3> 북위 55° 20' - 북위 60°			
<4> 북위 55° 10' - 북위 55° 20'			

3) 처칠(Churchill) 항해 시

Deviation to Churchill

〈표 4-7〉 항행제한구역 : 처칠(Churchill)

개별 항해 당	기간	추가 보험료	
		I.W 약관	일본준용약관
처칠(Churchill) (북위 58°44'. 서경 94°05' ; 북 캐나다 허드슨(Hudson)만 서부 연안	연중	있음	10/15-8/14 사이는 없음

선박은 북위 60°의 허드슨(Hudson) 해협을 통과하기 전에, Churchill로부터 항해하기 전에 Nordreg Canada라고 칭하는 북극 캐나다 선박교통관리국과 연락하여 적절한 항로에 대한 조언을 받드시 구하여야 한다.

4) 라브라도(Labrador) 항해 시

Deviation to Labrador

〈표 4-8〉 항행제한구역 : 라브라도(Labrador)

개별 항해 당		기간	추가 보험료	
			I.W 약관	일본준용약관
라브라도(Labrador) 지역 북위 52°10' 북쪽과 서경 50°00' : 북미 대서양 연안	(1)호프데일(Hopedale) 남쪽 (북위 55°27' 서경 60°00' 동 캐나다	연중	있음	11/1-6/30 사이는 없음
	(2)호프데일(Hopedale) 북쪽 (북위 55°27' 서경 60°00' 동 캐나다	연중	있음	10/26-6/30 사이는 없음

항해가 연장 될 경우 5일간의 추가 기간 허용

5) 알라스카(Alaska) 수역 항해 시
Deviation to Alaska Waters

〈표 4-9〉 항행제한구역 : 알라스카 수역

개별 항해 당	기간	추가 보험료	
		I.W 약관	일본준용약관
<1> 알라스카(Alaska) 수역			
(1) 알루샨(Aleutian) 섬 수역의 항구 / 지역	연중	있음	없음
(2) 알라스카(Alaska) 만 북위 54°30' 북쪽. (쿡 인렛(Cook Inlet) 항 제외)			
(3) 제드웨이(Jedway) 캐나다 태평양 연안, 제드웨이(Jedway), 퀸 샤롯데(Queen Charlotte) 섬, 하리엣 부두(Harriet Harbour), 심슨 항 (Port Simpson)			
(4) 쿡 인렛(Cook Inlet)	연중	있음	없음
(5) 브리스톨 만(Bristol Bay) 사리셰프 군도(Cape Sarichef (Unimak Island)) 와 쿠스코임강(Kuskokwim River(Alaska)) 사이 동쪽 브리스톨만(Bristol Bay)의 항구/지역			
A. 헤이덴 항(Port Heiden) 남쪽	연중	있음	12/16-3/15 사이만 있음
B. 헤이덴 항(Port Heiden) 북쪽	연중	있음	있음
(6) 프리빌로프 섬(Pribilof Island)	연중	있음	12/16-3/15 사이만 있음
<2> 키바리나 수역(Kivarina waters) 키바리나(Kivarina) : 북위 67°45' 서경 164°40' 노메(Nome) : 북위 64°31' 서경 165°25' 레드 독(Red Dog) ; 북위 67°34' 서경 164°03'	연중	있음	7/1-10/31 사이만 있음

- (1) 일본준용약관의 경우 케치칸(Ketchikan) 또는 메트라카트라(Metlakatla) 지역의 직
입항, 출항은 추가 보험료 없음
- (2) 일본준용약관의 경우 기간 보험 부보의 경우에는 연중 추가 보험료가 부과됨

(4) I.W 상 항행제한구역과 일본준용담보약관 상의 항행제한구역의 비교
도표에서 살펴 본 바와 같이 항행제한구역의 추가 보험료 부담에 대한 시기가
다르게 적용되고 있다는 것을 알 수 있다. 특히 알래스카 수역 부근에 대한 항
행제한구역에 대한 차이가 큰 것으로 I.W 상 항행제한구역 중 알래스카 수역
에 대한 범위는 북위 54°30' 북쪽 및 서경 130°50' 서쪽 지역에 해당하는 북아
메리카 태평양 해안으로 이는 일본준용담보약관 상의 서경 130°50' 서쪽의 북
아메리카 태평양 연안(하천 및 인접 섬들 포함), 북위 54°30' 북쪽, 서경 160°
동쪽의 북태평양 수역을 대비할 때 I.W 상의 항행제한구역 범위가 일본의 것
보다 범위가 넓으며 또한 일본준용약관의 경우 각 항구 간 항행을 위해 통과하
는 경우는 항행제한구역 위반을 적용 시키지 않고 있으므로, 추가 보험료에 대
한 적용 범위는 I.W 상의 것이 훨씬 광범위 하다는 것을 알 수 있다. 따라서
현실적으로 대다수의 선박이 상기 지역을 항해 할 경우 I.W 약관에 의거하여
추가 보험료를 부담하고 있는 실정으로 I.W 상 항행제한구역도 일본준용담보
약관상의 항행제한구역 및 항해시기를 고려한 추가 보험료 산정 기준을 면밀히
검토하여 북위 54°30' 북쪽 및 서경 130°50' 서쪽 지역에 해당하는 북아메리카
태평양 해안 및 기타 지역의 항행 제한구역 및 항행 제한 시기에 대한 검토가
있어야 할 것이다.

3. I.W 약관 제2조 기준

(1) I.W 약관 기준 보험료 부과 지역

동경 15° 동쪽에 해당하는 발틱 해(Baltic Sea) 및 인접 지역

- 1) 12월 10일부터 5월 25일까지 Mo(북위 63°24')와 Vasa(북위 63°60')를
연결한 선
- 2) 12월 15일부터 5월 15일까지 Viipuri(Vyborg)와 Narva를 연결한 선
의 동쪽
- 3) 1월 8일부터 5월 5일까지 Stockholm(북위 59°20')과 Tallinn(북위
59°24')을 연결한 선의 북쪽
- 4) 12월 28일부터 5월 5일까지 북위 59° 남쪽, 동경 22° 동쪽 지역

Norway나 Kola Bay로 입 출항하는 항해를 제외한 북위 70° 이북 지역에 대한 항해

(2) 일본 손해 보험사에서 사용하는 항행 제한구역의 보험료 부과 지역
I.W. 상 항행 제한구역과 동일하나 단 백해(White Sea)로의 항해 시, 목적항이 비티노(Vitino)항인 경우에는 시기별로 추가 보험료의 적용 여부가 달라진다.

(3) I.W 상 항행제한구역과 일본준용담보약관상 항행제한구역 비교 도표

1) 발틱 해 항해 시

Deviation to Baltic Sea

〈표 4-10〉 항행제한구역 : 발틱 해(Baltic Sea)

개별 항해 당	기간	추가 보험료	
		I.W 약관	일본준용약관
<1> 모(Mo)(북위 63°24')와 바사(Vasa)(북위 63°06')간 북쪽 (모(Mo)와 바사(Vasa) 제외)	12/10 - 5/25	있음	있음
<2> 비푸리(Viipuri)(Vyborg)(동경 28°47')와 나바(NArva)(동경 28°12')간 동쪽 (Viipuri와 Narva는 제외)	12/15 - 5/15	있음	있음
<3> North of a line between Stockholm 스톡홀름(Stockholm)(북위 59°20')과 탈린(Tallinn)(북위 59°24') 간 북쪽(Stockholm and Tallinn은 제외)	1/8 - 5/5	있음	있음
<4> 동경 22° 동쪽, 북위 59° 남쪽.	12/28 - 5/5	있음	있음

2) 백해 항해 시

Deviation to White Sea

〈표 4-11〉 항행제한구역 : 백해(White Sea)

개별 항해 당	기간	추가 보험료	
		I.W 약관	일본준용약관
비티노(Vitino)로의 항해	연중	있음	7/1-10/31 사이 없음

(4) I.W 상 항행제한구역과 일본준용담보약관 상의 항행제한구역의 비교도표에서 살펴 본 바와 같이 항행제한구역은 동일하나, 단 별개로 일본준용담보약관에서는 백해(White Sea)로의 항해 시, 목적 항이 비티노(Vitino)항인 경우에는 시기별로 추가 보험료의 적용 여부가 다르다는 것을 알 수 있다. 이는 일본준용담보약관이 항행 제한구역 적용에 있어 I.W 상 약관보다도 항행제한구역의 위험 발생 측면에 대한 많은 조사가 있었음을 보여 주고 있다는 것을 의미한다 할 것이다.



4. I.W 약관 제5조 기준

(1) I.W 약관 기준 보험료 부과 지역

Patagonia지역(Argentina)이나 Chile, Falkland Islands 지역을 제외한 남위 50° 남쪽 지역이나 Kerguelen 또는 Croset Island로의 항해

(2) 일본 손해 보험사에서 사용하는 항행 제한구역의 보험료 부과 지역

I.W. 상 항행제한구역과 동일하나, 항행제한구역으로 항해하려고 하는 선박의 톤수와 항해시기에 따라 추가 보험료 산정을 달리하고 있다.

(3) 일본 손해 보험사에서 사용하는 항행 제한구역의 세부 사항 도표

〈표 4-12〉 항행제한구역 : 남극(남위 50° 남쪽, 남위 55° 북쪽 수역)

기간	추가 보험료			
	항해 단위		기간 단위	
	1,500G/T 미만	1,500G/T 이상	1,500G/T미만	1,500G/T 이상
(1) 10/15 - 6/30	있음	있음	있음	있음
(2) 7/1 - 10/14	있음	있음	있음	있음

〈표 4-13〉 항행제한구역 : 남극(남위 55° 남쪽 수역)

기간	추가 보험료			
	항해 단위		기간 단위	
	1,500G/T 미만	1,500G/T 이상	1,500G/T미만	1,500G/T 이상
(1) 11/1 - 4/30	있음	있음	있음	있음
(2) 5/1 - 10/31	있음	있음	있음	있음

(4) I.W 상 항행제한구역과 일본준용담보약관 상의 항행 제한구역은 동일하나, 일본준용담보약관에서는 선박의 톤수와 항해시기에 따라 추가 보험료 산정을 달리하고 있는 것으로, 이는 일본준용담보약관이 항행제한구역 적용에 있어 I.W 상 약관보다도 항행 제한구역의 위험 발생 측면에 대한 많은 조사가 있었음을 보여 주고 있다는 것을 의미한다 할 것이다.

제3절 협회항행제한담보약관의 개선 방안

현재 실무적으로 통용되고 있는 I.W 약관의 조항은 해운과 보험의 오랜 역사와 전통을 가진 영국의 해상 보험업자에 의해 만들어 진 것이다. 아울러 I.W 약관상 항행제한구역의 선정은 항해의 축적된 경험을 통해 만들어진 것은 분명하지만 제정된 지 이미 30년이 경과 하였으며 또한 범선시대부터 축적 되어 진 자료를 근간에 둔 것이기 때문에 현재 이 조항을 사용 한다는 것은 해상 선박

보험 시장이 보험자에 의해 일방적으로 조정되는 것이므로 피보험자인 선박 소유자의 입장에서 보면 정확한 근거 없이 추가 보험료의 부담을 안아야 하는 불합리한 사항에 놓여 있다고 보아야 할 것이다.

지금까지 분석한 I.W 약관의 문제점을 간략히 정리하여 보면 다음과 같은 측면에서 재조명되고 개선되어 져야 할 것이다.

I. 항행구역 및 항행기간에 대한 개선 방안

지구의 온난화에 따른 기후변화는 1970년대 이후 급속히 진행되고 있는 상황으로 현행 I.W 약관 지역의 기상 및 환경이 선박이 항해를 수행하는 데 있어 I.W 지역 이외의 지역의 환경과 대비하여 얼마나 위험에 많이 노출 되어 있는지 살펴 볼 필요가 있으며 또한 앞의 제4장 제2절에서 살펴 본 바와 같이 I.W 약관의 범위가 일본의 손해 보험사에서 사용하는 준용 약관보다 항행제한구역 및 시기의 범위가 큰 것이 분명 하므로 재조정이 필요할 것이다.

II. 추가 보험료 산정에 대한 개선 방안

선박의 안전성의 정도에 따라 발생하는 사고 위험의 확률은 낮아진다고 볼 수 있다. 이러한 측면에서 과거 수백 년간 범선시대를 거쳐 1807년 최초의 동력선인 클러몬트호의 건조를 시초로 본격적인 선박 건조 및 운항 기술의 발전이 이루어지고 있다. 이후 동력 기관, 프로펠러, 철선의 등장으로 선박은 대형화를 이루어 가고 있으며 특히 1960년대 이후부터 전용화·대형화·고속화·자동화의 방향으로 발전하고 있다. 뿐만 아니라 전 세계적인 물동량의 증가로 화물을 효율적으로 수송하기 위하여 화물별로 특성에 맞게 설계 한 선박을 이용하고 있으며, 특히 1960년대에 등장한 컨테이너선은 짧은 역사에도 불구하고 대형화, 자동화가 빠르게 진행되고 있는 실정이다.

또한 선박의 대형화와 더불어 항해술 및 항법 장치의 비약적인 발전이 진행되고 있다.

범선 시대의 지문항법과 천문항법의 사용을 거쳐 나침반의 발명과 더불어

15, 16세기 추측항법의 시대를 거쳐 20세기에는 1, 2차 세계 대전을 거치면서 군용 목적으로 개발된 레이더, 로란C 등의 전자 기술들을 활용한 전파항법이 발달하게 되고, 가속도계 및 자이로를 이용한 정확한 위치 추정 시스템인 관성항법 시스템이 출현하면서 대양에서의 선박의 자동 조종까지 가능하게 되었다.

20세기 후반에는 통신 기술의 발달과 함께 항해 장비들이 급속도로 발전하였다.

인공위성에 의해 전 세계 모든 해역에서 무선 통신이 가능하고, GMDSS(위성항법시스템), 전자해도, AIS(선박자동식별장치) 등이 핵심적 항해 장비로 사용되는 현재는 전자항법시대로 발전하였다.

21세기에 들어서는 단순히 전자 항해 장비들을 사용한다는 의미의 Electronic Navigation이 아닌 전자 항해 장비 및 새로운 통신수단을 이용하여 사람이 수동으로 수행하던 작업들을 자동화하고, 이를 통하여 항해 안전뿐만 아니라 환경보호, 구난, 보안, 물류에 이르기까지 다양한 해양 분야의 업무 효율 및 신뢰성을 향상시키겠다는 적극적인 의미로 차이가 있다고 볼 수 있는 .E-NAVIGATION⁵¹⁾의 개발이 EU에서 2004년부터 13개국 44개 사업자의 참여 하에 4년간 2,720만 EURO의 예산으로 MARNIS(Maritime Navigation Information Service) 사업을 수행하고 있다. 또한 IMO(국제해사기구)도 2005년 81차 MSC(해사안전위원회) 회의에서 영국이 일본, 마셜아일랜드, 네덜란드, 노르웨이, 싱가포르, 미국과 공동으로 제안한 ‘E-Navigation 전략 개발’ 의제를 2006년 82차 MSC 회의에서 채택하고, NAV(항해 전문 위원회)를 통하여 2008년까지 E-Navigation의 구체적 개념을 정립하고 향후 개발하여야 할 전략적 비전과 정책을 수립하기로 하였다.

결론적으로 I.W 약관상의 조항이 17세기 범선시대를 거쳐 18-19세기, 20세기 중반의 선박의 안전성, 항해술 및 항해 장비의 발달 정도를 감안하여 만들어 지고, 이에 수반하여 추가 보험료가 산정되고 있는 실정으로, 20세기 후반 및

51) E-Navigation은 선박의 항법 분야로 항해와 관련된 모든 시설 및 작업을 전자적 수단으로 대체하는 개념으로 2005년 11월 영국의 교통부 장관 스테펀(Stephen) 박사의 주창으로 현재 진행되고 있는 계획으로 E-Navigation 도입으로 얻을 수 있는 이익으로는 첫째, 항해 실수로 인한 사고 확률 감소, 둘째, 사고 발생시 인명 구조 및 피해 확산을 위한 효율적 대응, 셋째, 전통적인 항해 시설 설치 불필요로 인한 비용 절감, 넷째 선박 입출항 수속의 간편화 및 항로의 효율적 운용으로 상업적 이익 등이 기대 된다.

21세기 초에 급격히 발달되어진 선박의 안전성, 첨단 항해술 및 항해 장비의 장착 등을 고려한다면 적어도 현 수준보다는 낮은 추가 보험료가 재조정 되는 것이 합리적인 방향 일 것이다.

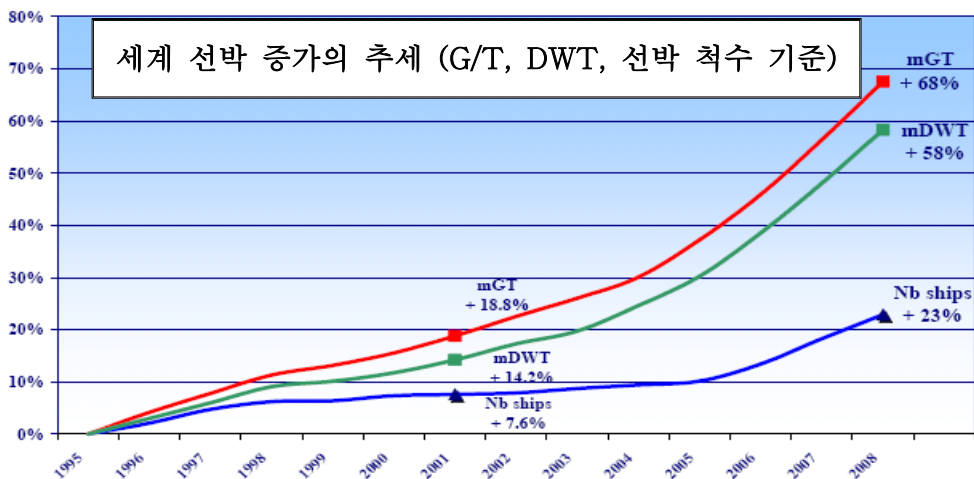
III. 협회항행제한담보약관 해역의 선박 사고 통계치 수집

선박의 기간 보험 가입 시 관리자나 선주에 대한 이재율은 요율 책정에 절대적인 영향을 미치며, 이재율에 따라 보험요율이 변경된다. 선체 기간 보험에 대한 최근의 동향을 살펴보면 다음과 같다.

1. 선박 부보 가액의 증가

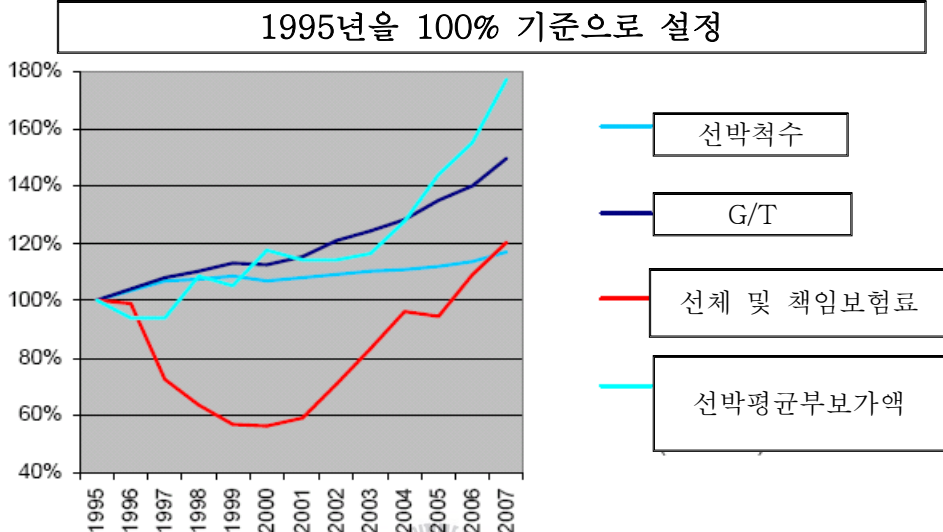
아래의 <표 4-14> 는 1995년 대비하여 2008년에 선박의 척수는 23% 증가하였지만 총톤수 및 재화 톤수 기준으로는 약 60%이상 증가했다는 것을 보여주고 있다. 이는 선박이 대형화, 전용선화 되고 있다는 것으로 선박의 척당 부보 가액이 높아진다는 것을 의미하는 것이다. 선박의 척당 부보 가액이 1995년 대비 약 80% 높아졌다는 것은 아래의 <표 4-15> 에서 분명하게 보여주고 있다.

<표 4-14> 세계 선박의 증가 추세



자료 : ISL, UNCTAD, LMIU, 2008

세계 선단규모와 선체 및 책임보험료(P&I CALL 제외)

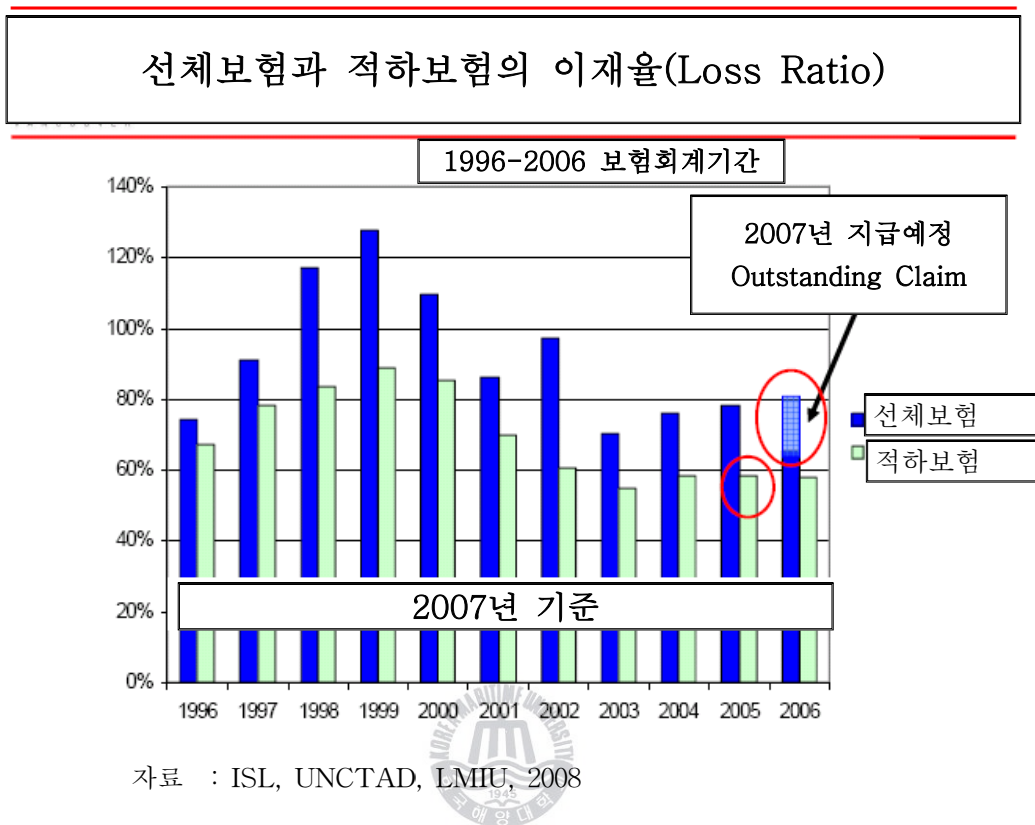


자료 : ISL, UNCTAD, LMIU, 2008

2. 선체보험의 이재율(loss ratio)

선체보험에 대한 이재율(loss ratio)은 납입 보험료 대비 지급 보험료를 기준으로 계산되는 것으로 위의 표 〈표 4-15〉를 살펴보면 선박의 척수는 1995년 대비 크게 증가하지 않았으나, 선박의 대형화, 전용선화로 인해 총톤수가 증가한 것에 비례하여 보험료도 크게 증가한 것을 알 수 있으며, 또한 아래의 표 〈표 4-16〉은 이재율은 급속하게 변하지 않음을 보여 주며 이는 사고의 확실적인 측면에서 일정한 형태를 나타내는 것이다.

〈표 4-16〉 선채보험의 이재율 추이



반면에 I.W 약관에 의한 추가 보험료는 선채보험의 경우와 같은 이재율에 관계없이 일반적으로 항해 단계에서만 보험자의 일방적인 요율에 따라 결정되어지므로 보험자가 산정하는 요율의 적정 여부를 알 수 없으며, 또한 요율 산정이 선박 부보 가액의 일정 수준에서 결정이 되므로, 위에서 살펴 본 바와 같이 선박의 대형화, 전용선화에 따른 선박 부보 평균 가액의 증가에 따라 추가 보험료 또한 증가하므로 피보험자인 운송인의 입장에서 보면 추가 보험료의 적정성 여부를 알 수 있는 방법이 없는 것이 현실이다. 따라서 I.W 약관상의 지역으로 항해한 선박의 이재율을 근거로 현행 요율의 적정성 여부가 재검토 되어 져야 할 것이다.

제5장 결론

I. 연구 결과의 요약과 시사점

선박 보험계약 갱신 및 신규 부보 시에만 운송인은 자신이 부담해야 할 보험요율의 수준이 적합한 지 신중히 검토 할뿐, 담보 위반이 발생할 경우 담보를 받기 위해 추가로 지불하는 보험료에는 보험자가 제시하는 보험료를 그대로 수용하는 경우가 대부분으로 특히 항행구역의 담보 위반에 부수하여 지불하는 추가 보험료는 발생 빈도가 빈번하지 않으므로 보험료의 산출 근거에 대한 적합여부도 판단하기 어렵다.

이에 근거하여 현행 실무적으로 적용되고 있는 I.W 약관에서 명시하고 있는 지역이 통상적인 선박 보험에 가입하고 선박이 운항하는 지역과 대비하여 현시점에서 어떠한 차이가 있는 지 정확히 규명하는 것은 현실적으로 어려울 것이다.

현시점에서는 I.W 약관에서 명시하고 있는 해역의 운항 시, 발생하는 추가 보험료는 보험자가 정한 요율 기준에 의거하여 피보험자인 운송인이 부담하는 것으로, 급속도로 발전하는 선박 건조 기술과 선박의 안전성을 중시하는 국제조약의 제정, 이에 따른 최첨단 항해 장비의 발달과 이들 장비 설치의 법적 강제성 등을 고려 할 때 적어도 I.W. 약관에 의거한 보험자가 제시하는 추가 보험료의 수준은 현행보다는 낮아 져야 한다고 추정 되어진다.

이에 본 논문에서는 I.W 약관의 제정에 대한 역사적 고찰 및 MIA와 ITC-HULLS와 관련시켜 그 의미를 살펴보고, 또한 I.W 약관의 각 조항에 명시된 수역을 실제 지도로 표시하고, 일본의 손해보험협회에서 사용하고 있는 항행제한구역의 항해 시, 추가 보험료의 부가에 대한 것을 지역적으로 구분하여 I.W 약관에 의거한 추가 보험료 부가에 대한 차이점을 살펴 본 결과 적어도 현행 실무적으로 널리 통용되고 있는 I.W. 약관에 의한 추가 보험료의 적용 구역 및 적용 시기는 재검토가 필요한 것을 알 수가 있다.

결론적으로 I.W 약관에서 명시하고 있는 지역은 범선시대부터 20세기 중반까지의 기후 및 환경, 그 당시의 항해 기술과 항해 장비, 선박의 구조 등을 근거로 하여 제정되었던 점을 고려하면, 현 시점에서의 지구 온난화에 따른 급속한 환경 변화, 선박 건조 기술의 발달로 인한 선박 운항의 안전성 증가, 항해 기술 및 최첨단 항해 장비의 개발 및 법적 강제성에 의한 장비의 구비 등을 고려한다면 적어도 추가 보험료의 수준은 현행 보다는 낮거나, 일부 지역은 추가 보험료 부과 대상 지역에서 제외되어야 할 것이다. 아울러 I.W 약관상 해역의 항해 시 발생했던 사고와 관련하여 이재율을 살펴보고 이러한 이재율에 근거한 보험료의 산정도 반영되어 져야 할 것으로 I.W 약관에 명시된 해역과 관련한 담보(warranty)에 대한 새로운 조명이 필요하며, 이를 위한 보험자와 피보험자인 운송인 사이에 협의를 통한 명확한 근거를 만들어 나가야 할 것이다.

II. 연구의 한계와 향후 연구 방향

본 논문의 한계는 선행 연구 자료를 많이 수집할 수 없어 주로 문헌 조사를 통한 자료에 의존 할 수밖에 없었다는 점에 있다.

이러한 한계점은 1976년에 I.W 약관이 제정된 시기를 고려하여, I.W 약관에서 정한 항행제한구역에 대해서, 1970년대 대비 현재의 기후 변화에 따른 선박 운항 상의 위험도의 증감에 대한 실증적 분석, 그리고 1970년대 대비한 현시점에서의 선박의 안전성 증가, 즉 항해 장비 및 선박 운항 기술의 비교분석을 함으로써 보완 될 것으로 생각 된다.

나아가 I.W 약관에서 정한 해역에서 발생했던 선박의 사고에 대한 자료를 수집하고 본 자료를 토대로 한 이재율(loss ratio) 및 그리고 사고 원인을 분석함으로서 적정한 추가 보험료의 재 산출 및 I.W 약관에서 명시한 항행제한구역의 재조정에 대한 추가 연구가 필요하다.

[참 고 문 헌]

I. 서 적

정영석, 〈해상법강의요론〉, 해인출판사, 2003.

박상갑, 〈선박보험론〉, 다솜출판사, 2006.

박용섭, 〈해상보험법〉, 효성출판사, 1999.

Lambeth. R. J., 〈Templeman on Marine Insurance〉, 6th ed., London : Pitman, 1986.
Mustill, Michael J. and Gilman, Joanthan C. B., 〈Arnould's Law of Marine Insurance and Average〉, Vol. 1 & 2, 16th ed., London : Stevens and Sons, 1981.

Robert H. Brown, 〈Marine Insurance Principles & Basic Practice〉, 6th ed., London : Witherby, 1998.



II. 논문 기타

구종순, 「해상보험의 담보(Warranty)에 관한 연구」, 해운물류연구, 제42호, 한국해운학회, 2004.

박은경, 「워런티(Warranty) 위반에 관한 국내 판례 연구」, 해사법연구, 제15권 제2호, 한국해사법학회, 2003.

이창길, 「해상보험에 있어서 담보(warranty)의 이론적 체계와 실무적용에 관한 연구」, 인천대학교 박사학위논문, 2001.

홍성화, 「선박공제약관상의 감항성 담보조항의 문제점과 개선방향」, 한국해법학회, 제42호, 2008.

損保ジャパン, 「船舶航路定限図」, 株式會社損保險ジャパン, 2008.